B45
418

СВ45 418

СВѢДѢНІЯ

о

МУРМАНСКОМЪ БЕРЕГѢ,

СОБРАННЫЯ

ЛѢТОМЪ 1896 ГОДА,

Контръ-Адмираломъ СИДЕНСНЕРОМЪ.

С.-Петербургъ.
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1897.

45/418

СВѢДѢНІЯ

О

МУРМАНСКОМЪ БЕРЕГѢ,

СОБРАННЫЯ

ЛѢТОМЪ 1896 ГОДА,

КОНТРЪ-АДМИРАЛОМЪ СИДЕНСНЕРОМЪ.

165/1

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1897.

Печатано по распоряженію [illegible] Штаба.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПУБЛИЧНЫЙ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
701805
М

Вслѣдствіе полученнаго мною отъ Его Высокопревосходительства Николая Матвѣевича приказанія отправиться на Мурманскій берегъ съ цѣлью осмотра строющихся тамъ маяковъ и ознакомленія съ условіями жизни и мореплаванія въ тѣхъ водахъ, а также въ сосѣднемъ Финмаркенѣ,—я 20-го мая выѣхалъ изъ С.-Петербурга въ Архангельскъ чрезъ Москву и Вологду.

По прибытіи въ Архангельскъ, и по полученіи необходимыхъ для меня справокъ, какъ изъ офиціальныхъ данныхъ, такъ и отъ частныхъ лицъ, я 7-го іюня отправился на Мурманскій берегъ на отходившемъ срочномъ пароходѣ Мурманскаго Общества «Ломоносовъ».

Въ виду того, что пароходы Товарищества Архангельско-Мурманскаго срочнаго пароходства съ нынѣшняго года начали совершать рейсы по мурманской линіи еженедѣльно, причемъ на переходъ отъ Архангельска до Вардэ употребляютъ около пяти сутокъ, я могъ бы въ очень короткій срокъ обойти всѣ становища по Мурманскому берегу. Но принимая во вниманіе, что пароходы останавливаются вездѣ на очень короткое время, иногда только на $^1/_2$ часа для пріема и сдачи груза,—я не расчитывалъ на одномъ рейсѣ парохода получить достаточно ясное представленіе о нашемъ Мурманскомъ побережьи и поэтому расположилъ свой маршрутъ такимъ образомъ, чтобы сдѣлать три рейса по Мурманской линіи, останавливаясь на болѣе продолжительные сроки въ становищахъ, представляющихъ особенный интересъ, и совершая отдѣльныя поѣздки въ нѣкоторыя изъ тѣхъ мѣстностей, куда срочные пароходы по росписанію заходять не обязаны.

Съ этой цѣлью, совершивъ первый рейсъ на пароходѣ «Ломоносовъ» до Вардэ и получивъ отъ нашего консула въ Финмаркенѣ В. А. Березникова необходимыя для меня свѣдѣнія, я возвратился на Мурманскій берегъ для болѣе подробнаго осмотра Печенгскаго залива и гавани Озерко. Но такъ какъ пароходы Мурманскаго Общества въ Мотовскій заливъ не заходятъ, то я отправился въ Малую Волоковую губу, на пароходѣ Мурм. Общества «Преподобный Трифонъ» и затѣмъ,

перейдя пѣшкомъ по южному перешейку Рыбачьяго полуострова въ Кутовскую губу, отправился оттуда на наемныхъ рыбацкихъ лодкахъ, для осмотра Титовской губы, вершины Мотовскаго залива и гавани Озерко.

По осмотрѣ этихъ заливовъ, я перешелъ пѣшкомъ по сѣверному перешейку, изъ гавани Озерко къ вершинѣ большой Волоковой губы, и затѣмъ изъ становища Земляного возвратился на пароходѣ «Преподобный Трифонъ» въ Печенгскій заливъ. Осмотрѣвъ, какъ этотъ заливъ, такъ и долину рѣки Печенги до того мѣста, гдѣ въ настоящее время возобновляется скитъ Преподобнаго Трифона, я, со слѣдующимъ срочнымъ рейсомъ, возвратился на пароходѣ «Императоръ Николай II» въ Архангельскъ, и затѣмъ вторично на пароходѣ «Чижовъ» 5 іюля отправился въ Вардэ.

На этомъ послѣднемъ рейсѣ, я болѣе подробно осмотрѣлъ г. Колу и Екатерининскую Гавань и кромѣ того, съ цѣлью осмотра другого изъ сѣверныхъ перешейковъ Рыбачьяго полуострова, я высадился въ заливѣ Титовскомъ, откуда на наемной лодкѣ вторично посѣтилъ заливъ Озерко и, перейдя пѣшкомъ въ Земляную, отправился оттуда на пароходѣ «Чижовъ» чрезъ Печенгскій заливъ въ Вардэ.

Спутникомъ моимъ, какъ въ поѣздкѣ въ Мотовскій заливъ и на Рыбачій полуостровъ, такъ и во все время троекратныхъ моихъ переѣздовъ на пароходахъ по Мурманскому берегу, — былъ извѣстный и всѣми уважаемый игуменъ Печенгскаго монастыря отецъ Іонаоанъ. Проживъ слишкомъ 20 лѣтъ въ Соловецкомъ монастырѣ и 7 лѣтъ тому назадъ назначенный игуменомъ и строителемъ возобновляемаго Печенгскаго монастыря, отецъ Іонаоанъ, при большой энергіи и рѣдкихъ способностяхъ, въ совершенствѣ изучилъ весь нашъ Сѣверный край, поэтому указанія его были очень для меня цѣнны. Равнымъ образомъ мнѣ значительно помогли въ знакомствѣ съ краемъ сопутствовавшіе мнѣ пассажиры, фактористы и рыбопромышленники, командиры пароходовъ Мурманскаго Общества и шкипера посѣщенныхъ мною поморскихъ судовъ.

По прибытіи въ Вардэ и по осмотрѣ одного изъ китобойныхъ заводовъ, я, 12 іюля, отправился на норвежскомъ пароходѣ по шхерамъ Финмаркена, при чемъ кромѣ осмотрѣнныхъ раньше норвежскихъ городовъ Вадзе и Вардэ, я посѣтилъ Гамерфестъ, Тромсэ, Будэ и многія рыбопромышленныя становища Финмаркена и Лофоденскихъ острововъ. По прибы-

тія въ Дронднгеймъ, я отправился по желѣзной дорогѣ въ Христіанію, гдѣ, получивъ отъ нашего генеральнаго консула А. А. Тетермана необходимыя мнѣ свѣдѣнія, отправился въ Готеборгъ, откуда Готскимъ каналомъ чрезъ Стокгольмъ возвратился 11-го августа въ С.-Петербургъ.

Такимъ образомъ, проведя лѣтомъ нынѣшняго года около полутора мѣсяцевъ на Мурманскомъ берегу и вслѣдъ затѣмъ, посѣтивъ всѣ главные города и становища Норвегіи, я имѣлъ возможность ознакомиться до нѣкоторой степени съ условіями жизни, мореплаванія и рыбопромышленности, какъ на нашемъ Мурманѣ, такъ и въ сосѣднемъ Финмаркенѣ.

Прибывъ въ Архангельскъ, а затѣмъ на Мурманъ въ лучшее время года, когда солнце въ теченіи двухъ мѣсяцевъ не сходитъ съ горизонта, въ пору самаго полнаго разгара рыбопромышленной дѣятельности, я вынесъ тѣмъ болѣе благопріятное впечатлѣніе о всемъ нашемъ Мурманскомъ побережьѣ, что въ настоящемъ году особенно замѣтно обнаружился результатъ той заботливости правительства о нашемъ далекомъ сѣверѣ, какою онъ сталъ пользоваться въ самое послѣднее время.

Именно съ нынѣшняго года начались учащенные еженедѣльные рейсы пароходовъ Мурманскаго Общества по всѣмъ становищамъ побережья; нынѣче же дѣятельно заканчивались работы по постройкѣ на Мурманскомъ берегу пяти маяковъ, а также по проведенію телеграфа, который долженъ связать между собою всѣ главныя становища и вмѣстѣ съ тѣмъ соединить нашу телеграфную сѣть съ норвежской телеграфной линіей; кромѣ того, въ нынѣшнемъ же году, приступлено къ подготовительнымъ работамъ по устройству въ Екатерининской гавани новаго административнаго и торговаго центра, а 17 іюля состоялась закладка каменнаго собора на томъ мѣстѣ, гдѣ въ 1590 году были сожжены шведами, вмѣстѣ съ монастыремъ, всѣ иноки и служители, (числомъ 116), бывшей Трифоно-Печенгской обители. Все это, вмѣстѣ съ распространившимся слухомъ о предполагаемомъ проведеніи желѣзной дороги на Мурманъ и несомнѣннымъ фактомъ сооруженія Вологодско-Архангельской желѣзной дороги, производило большое оживленіе среди поморовъ рыбопромышленниковъ, давая имъ возможлость расчитывать на дальнѣйшія заботы о нихъ правительства, лучшимъ подтвержденіемъ чего они признаютъ образованіе въ С.-Петербургѣ особаго комитета для помощи

поморамъ Русскаго Сѣвера и состоящаго подъ почетнымъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михаиловича.

Многіе изъ моихъ спутниковъ на пароходахъ, хорошо знакомые съ краемъ и посѣщавшіе Мурманскій берегъ 25 лѣтъ тому назадъ, единогласно утверждали, что за это время Мурманъ сталъ неузнаваемъ. Точно также и по описанію путешественниковъ, посѣщавшихъ въ послѣднее время нашъ Сѣверный край, можно прослѣдить, какъ съ каждымъ годомъ улучшались условія жизни и рыбопромышленности на Мурманѣ, при чемъ уже въ 1881 году находили, что за послѣдній 1880 годъ было сдѣлано для края болѣе, нежели за предшествовавшія 10 лѣтъ. Между тѣмъ, если сравнить существующее теперь состояніе Мурмана съ тѣмъ положеніемъ, въ какомъ онъ находился въ концѣ 80-хъ годовъ, то въ настоящее время можно съ еще большимъ основаніемъ утверждать, что за послѣдніе два года правительствомъ сдѣлано для сѣвернаго края болѣе, нежели за всѣ предшествовавшія 25 лѣтъ.

Не подлежитъ сомнѣнію, что такому оживленію Мурманскаго берега всего болѣе способствовало посѣщеніе въ 1870 году сѣвера Россіи Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексѣемъ Александровичемъ, а въ 1885 году Великимъ Княземъ Владиміромъ Александровичемъ.

Дѣйствительно, до 1870 года на всемъ морскомъ берегу Лапландскаго полуострова, кромѣ города Колы съ населеніемъ въ 600 душъ, почти вовсе не существовало осѣдлаго населенія. Не было ни одной церкви, или хотя бы часовни, кромѣ убогой церкви Бориса и Глѣба, притомъ безъ церковнаго причта. По всему берегу, на протяженіи 800 верстъ отъ Сп. Поса до норвежской границы, не было ни одного маяка, ни спасательной, ни метеорологической станціи. Приходившіе на лѣтніе промыслы рыбопромышленники, не находили ни въ одномъ изъ становищъ, ни врачебной помощи, ни полицейскаго надзора. Даже въ городѣ Колѣ не было ни суда, ни больницы, ни школы. Для разъѣздовъ по дѣламъ службы, въ распоряженіи Кольскаго исправника, при полномъ отсутствіи дорогъ въ краѣ, имѣлись всего двѣ ёлы, а доставка почты, еще въ сравнительно недавнее время, производилась при самыхъ невозможныхъ порядкахъ.

Что касается рыбопромышленниковъ, то при большой затратѣ труда, они не извлекали достаточныхъ выгодъ изъ бо-

гатыхъ рыбныхъ промысловъ. Не имѣя денежныхъ средствъ для самостоятельнаго занятія тресковымъ промысломъ, они находились въ полной эксплоатаціи у архангельскихъ скупщиковъ рыбы. Кромѣ того, вслѣдствіе таможенной пошлины и высокой цѣны на соль, рыбу приходилось солить архангельской солью, крайне низкаго качества. Но самымъ существеннымъ тормазомъ къ развитію Мурманскихъ рыбныхъ промысловъ, служило полное отсутствіе какихъ-либо правильныхъ сообщеній, какъ между становищами, такъ и съ портами Бѣлаго моря.

Такое состояніе края и нашихъ рыбныхъ промысловъ не могло быть объяснено исключительно суровостью климата, или неблагопріятными мѣстными условіями, тѣмъ болѣе, что сосѣдній Финмаркенъ, который находится почти въ одинаковыхъ климатическихъ условіяхъ, въ послѣднее время сталъ значительно заселяться и развиваться въ экономическомъ отношеніи. Гдѣ въ началѣ нынѣшняго столѣтія, по берегамъ Варангерскаго залива, жило всего нѣсколько рыбачьихъ семействъ, тамъ въ настоящее время, кромѣ многихъ рыбопромышленныхъ становищъ, образовались города Вадзэ и Вардэ съ постояннымъ населеніемъ по 3000 человѣкъ и точно также значительно заселился весь берегъ сѣверной Норвегіи и Лофоденскихъ острововъ. Города Гамерфестъ, Тромсэ, Будэ и другіе, связанные съ Тронгеймомъ, и слѣдовательно со всѣми сѣверными европейскими портами правильнымъ пароходнымъ сообщеніемъ, представляютъ въ настоящее время видъ вполнѣ благоустроенныхъ городовъ, съ значительнымъ населеніемъ и милліонной торговлей. Во всѣхъ этихъ городахъ имѣются телеграфы, телефоны, водопроводы, больницы, школы, прекрасныя церкви, клубы, библіотеки, сберегательныя кассы, отдѣленія многихъ ученыхъ и благотворительныхъ обществъ, и т. под. Благодаря сооруженному въ настоящее время молу, Вардэ представляетъ спокойную гавань, постоянно наполненную множествомъ судовъ, преимущественно нашихъ поморовъ. Здѣсь имѣется нѣсколько жиротопенныхъ заводовъ, паровой заводъ для замораживанія рыбы, а на ближайшемъ берегу материка дѣйствуютъ два большіе китобойные завода.

Начало *колонизаціи* и нѣкотораго развитія нашего Мурмана, одновременно съ улучшеніемъ быта рыбопромышленниковъ, было положено въ 1870 году, когда сопровождавшимъ Великаго Князя Алексѣя Александровича, въ его путешествіи

по сѣверу Россіи, генералъ-адъютантомъ Посьетомъ, а также бывшимъ въ то время начальникомъ Архангельской губерніи д. с. с. Качаловымъ было указано на рядъ мѣропріятій, направленныхъ къ колонизаціи Мурманскаго берега и улучшенію быта рыбопромышленниковъ.

По обсужденіи указанныхъ мѣропріятій, правительствомъ тогда же признано было полезнымъ, въ виду поощренія переселенцевъ на Мурманъ, установить для нихъ нѣкоторыя льготы, которыя, вмѣстѣ съ послѣдовавшими потомъ измѣненіями, сводятся въ общихъ чертахъ къ нижеслѣдующему:

1) Переселенцы на Мурманскій берегъ освобождаются отъ назначенія на дѣйствительную службу, а зачисляются прямо въ запасъ флота.

2) Всѣ колонисты переселенцы, приписавшіеся къ осѣдлому населенію на Мурманскомъ берегу, освобождаются отъ платежа государственныхъ податей, отъ отбыванія денежныхъ и натуральныхъ повинностей, и отъ платежа гербовыхъ сборовъ. Имъ предоставляется право заниматься всякаго рода торговлей и промыслами на Мурманскомъ берегу, безъ взятія установленныхъ свидѣтельствъ или билетовъ; кромѣ того по всему Мурманскому берегу даровано право безпошлиннаго ввоза всѣхъ иностранныхъ товаровъ, исключая спиртныхъ напитковъ, ввозъ коихъ изъ за границы, въ послѣднее время запрещенъ, и ни оптовая, ни розничная продажа крѣпкихъ напитковъ въ колоніяхъ Мурманскаго берега не разрѣшается.

3) Переселенцамъ на Мурманскій берегъ выдается на первоначальное обзаведеніе—ссуда, въ размѣрѣ отъ 50 до 150 руб., съ разсрочкою платежа этихъ денегъ въ шесть лѣтъ, и кромѣ того имъ разрѣшенъ безвозмездный отпускъ лѣса, или же выдается деньгами отъ 100 до 200 руб. на покупку лѣсныхъ матеріаловъ, необходимыхъ для постройки жилыхъ зданій или судна.

4) Для облегченія рыбопромышленникамъ средствъ для самостоятельнаго веденія рыбныхъ промысловъ, имъ предоставляется право полученія заимообразно ссуды въ размѣрѣ 215 руб. на артель изъ 2—3 человѣкъ, промышляющихъ на карбасѣ и 430 руб. на артель изъ 4-хъ человѣкъ, промышляющихъ на шнякѣ. Ссуды выдаются срокомъ на 11 мѣсяцевъ и съ уплатою $^1/_2$% въ мѣсяцъ.

Послѣдняя мѣра не дала однако желательныхъ резуль-

татовъ, какъ вслѣдствіе недостаточнаго размѣра ссуды, такъ, главнымъ образомъ, въ силу многихъ формальностей и стѣсненій, какими сопровождалась самая выдача ссуды.

Равнымъ образомъ, и оказываемыя колонистамъ льготы на переселеніе на Мурманъ, не привлекли туда большого числа осѣдлыхъ колонистовъ, и въ настоящее время число душъ обоего пола, воспользовавшихся этими льготами, крайне незначительно, при чемъ большинство свободныхъ поселенцевъ на Мурманѣ состоитъ изъ пришлыхъ финляндцевъ и норвежцевъ, принявшихъ русское подданство. Послѣдніе поселились исключительно на Рыбачьемъ полуостровѣ, и на западной сторонѣ Мурманскаго побережья.

Собственно, *Мурманскимъ берегомъ* называется весь морской берегъ Лапландіи, отъ Св. Носа до норвежской границы, но поморы и мѣстные жители раздѣляютъ этотъ берегъ на двѣ части, при чемъ восточную часть берега отъ Св. Носа до Колы они называютъ русскимъ берегомъ, а Мурманомъ называютъ только западную часть Лапландіи, отъ Колы до пограничной съ Норвегіей рѣки Ворьема.

Весь сѣверный берегъ Лапландіи состоитъ изъ голыхъ гранитныхъ скалъ высотой отъ 300 до 600 ф., которыя по мѣрѣ удаленія отъ Св. Носа къ норвежской границѣ постепенно поднимаются надъ уровнемъ моря и доходятъ до высоты 900 ф. Берега вездѣ голые, скалистые, покрытые въ ложбинахъ тундрой, мхомъ, и только мѣстами встрѣчается невысокая зеленая трава и мелкій кустарникъ. По южному склону горъ и въ мѣстахъ, закрытыхъ отъ сѣвернаго вѣтра, на болѣе толстомъ слоѣ тундры, растетъ высокая трава и мелкій лѣсъ, а въ ущельяхъ и ложбинахъ, обращенныхъ къ сѣверу, мѣстами, въ теченіе всего лѣта, лежитъ бѣлыми пятнами снѣгъ.

На восточной части Мурманскаго берега склоны горъ довольно отлогіе, но, по мѣрѣ удаленія къ западу, они дѣлаются болѣе обрывисты и приглубы. Далѣе внутри Лапландіи по свѣдѣніямъ, имѣющимся въ лоціи Рейнике, идетъ «довольно ровная тундра, мѣстами только прерываемая невысокими хребтами горъ, съ небольшими озерами и порожистыми рѣчками. На берегахъ рѣкъ, протекающихъ по Лапландіи, лѣсъ нѣсколько крупнѣе, годный на мелкія постройки. Въ долинахъ и по берегамъ рѣкъ встрѣчаются хорошіе луга, на которыхъ колонисты снимаютъ достаточное для ихъ скота количество сѣна, а въ устьяхъ рѣкъ и на песчаныхъ отмеляхъ

рыбопромышленники ловятъ мелкую рыбу, песчанку, употребляемую для наживки».

По всему Мурманскому берегу, иногда далеко врѣзавшись въ глубь материка, есть много глубокихъ заливовъ и бухтъ съ хорошими якорными стоянками. Мелкіе островки и подводные камни встрѣчаются только въ бухтахъ и близъ самаго берега, а песчаныя прибрежныя отмели весьма рѣдки. Глубина моря отъ самаго берега быстро увеличивается, и на разстояніи нѣсколькихъ саженъ отъ берега доходитъ до 120 саженъ и болѣе. Волна прилива слѣдуетъ почти параллельно направленію берега, и перемѣна теченія совершается правильно. Скорость теченія доходитъ до трехъ узловъ, а въ узкостяхъ до 4 и 5 узловъ.

Что касается *господствующихъ вѣтровъ*, то по имѣющимся въ послѣднее время метеорологическимъ даннымъ видно, что: въ теченіе мая, іюня, іюля и августа на Мурманскомъ берегу дуютъ преимущественно сѣверные вѣтры, а съ сентября по май юго-западные, при чемъ сѣверные вѣтры дуютъ съ большею силою, нежели южные, а въ глубинѣ залива гораздо слабѣе, нежели на морскомъ берегу. Наиболѣе неблагопріятныя условія для плаванія и жизни на Мурманѣ, по словамъ судовщиковъ, представляютъ частые и густые туманы, приносимые, въ особенности, сѣверо-восточными вѣтрами.

Относительно *тумановъ* въ лоціи Рейнике сказано, что они «бываютъ такъ густы, что зрѣніе ограничивается не далѣе полукабельтова, и со снастей падаютъ комки слизистой жидкости. У навѣтреннаго берега туманы не такъ густы; у подвѣтреннаго же, особенно если онъ крутъ, слой тумана сгущается».

Послѣ сдѣланной въ 30-хъ годахъ, М. Ф. Рейнике, *описи береговъ* Бѣлаго моря и Лапландскаго берега, на Мурманѣ не было произведено никакихъ гидрографическихъ работъ до 1870 года, когда, во время плаванія въ Ледовитомъ океанѣ отряда судовъ Генералъ-Адъютанта Посьета, судовыми офицерами были обслѣдованы нѣкоторыя бухты по Мурманскому берегу, при чемъ Лейт. Козловымъ было опредѣлено шесть астрономическихъ пунктовъ, Кап. Лейт. И. П. Бѣловенцовымъ были произведены значительныя магнитныя наблюдѣнія, а академикомъ Миддендорфомъ производились гидрологическія изслѣдованія. Затѣмъ, послѣ того, какъ въ 1887 году была сформирована отдѣльная съемка Бѣлаго моря, нашими мор-

скими офицерами, а главнымъ образомъ, Лейтенантомъ Жданко и Штабсъ-Капитаномъ Деплоранскимъ были произведены въ Ледовитомъ океанѣ и у береговъ Новой Земли серьезныя гидрографическія работы. Собственно по Мурманскому берегу произведена подробная топографическая съемка и промѣръ многихъ заливовъ, и опредѣлено астрономически еще 10 пунктовъ. Въ послѣднее время, пользуясь плаваніемъ вдоль Мурманскаго берега нашихъ крейсеровъ «Наѣздникъ», «Вѣстникъ» и «Джигитъ», Лейтенантомъ Жданко были произведены очень цѣнныя гидрологическія наблюденія, надъ температурою и плотностью воды на поверхности океана и на глубинахъ. Кромѣ того сдѣланы многочисленныя магнитныя опредѣленія, наблюденія надъ приливами и отливами, и попутно судовыми офицерами производились нѣкоторыя гидрографическія работы съ цѣлью повѣрки и пополненія картъ, а также производились метеорологическія наблюденія.

По имѣющимся въ настоящее время даннымъ, *климатическія условія* жизни на Мурманѣ въ теченіи собственно лѣтнихъ мѣсяцевъ, благодаря незаходящему въ это время солнцу, а главнымъ образомъ замѣтному вліянію Гольфстрема, —можно признать довольно благопріятными. Судя же по отзывамъ колонистовъ, и въ зимнее время условія жизни въ колоніяхъ, хорошо защищенныхъ отъ холодныхъ вѣтровъ высокими горами, не представляются очень суровыми. Равнымъ образомъ колонисты не жалуются и на неудобства, доставляемыя темными полярными ночами, когда съ 13-го ноября до 9-го января солнце вовсе не показывается на горизонтѣ.

На основаніи нѣкоторыхъ отрывочныхъ данныхъ можно судить, что еще въ апрѣлѣ мѣсяцѣ всѣ морскія скалы покрыты толстымъ слоемъ снѣга, который не таетъ до начала мая и, не смотря на свѣтлыя ночи въ половинѣ мая, по ночамъ морозы доходятъ отъ 5 до 70° R, при температурѣ днемъ 8° тепла.

По заявленію Лейтенанта Жданко «температура воздуха въ Екатерининской гавани въ мартѣ мѣсяцѣ стояла большею частью около нуля, а при сѣверныхъ вѣтрахъ и много ниже нуля, при чемъ морозы доходили до 11°. Снѣгъ и крупа шли почти ежедневно. Въ апрѣлѣ, хотя температура нѣсколько повысилась, но все же обстоятельства погоды были крайне неблагопріятны, для исполненія какихъ либо гидрографическихъ работъ. Только въ маѣ число ясныхъ дней увеличилось».

Впрочемъ, что касается метеорологическихъ свѣденій, то въ послѣднее время, съ открытіемъ метеорологическихъ станцій въ Колѣ, въ Териберкѣ и въ Вайда-Губѣ, представляется возможнымъ имѣть болѣе обстоятельныя свѣдѣнія о температурѣ воздуха на Мурманскомъ побережьи въ теченіи всего года. На основаніи приводимыхъ ниже за 1895 годъ данныхъ можно видѣть, что самая низкая температура въ Вайда-Губѣ была — 19.6° Ц. и въ Териберкѣ—24.3°; а наибольшая лѣтомъ въ Вайда-Губѣ + 22.8° и въ Териберкѣ + 22.6° Ц. За это же время въ С.-Петербургѣ было—28.1° и + 27.7° Ц.

Несмотря на то, что лоція Рейнике была составлена въ 30-хъ годахъ, но и въ настоящее время въ ней находится наиболѣе точныя свѣдѣнія о всѣхъ бухтахъ Мурманскаго берега и Варангерскаго залива. Судя по свѣдѣніямъ, помѣщеннымъ въ этой лоціи, «рѣки Лапландія замерзаютъ въ началѣ октября. Въ октябрѣ же появляется ледъ около берега и заливовъ, но только небольшія изъ нихъ покрываются стоячимъ льдомъ. Въ открытыхъ мѣстахъ образуется у берега припай, который весною часто отрывается отъ берега. Эти льдины, носясь по вѣтру и теченію, составляютъ большія глыбы и зимою показываются у Лапландскаго берега. Въ маѣ берегъ начинаетъ очищаться отъ льда, но еще въ исходѣ мая встрѣчаются льды миляхъ въ 60 отъ берега, особенно передъ горломъ Бѣлаго моря».

Нѣкоторой иллюстраціей по отношенію къ условіямъ плаванія вдоль Мурманскаго берега въ весеннее время могутъ служить свѣдѣнія, собранныя командирами нашихъ военныхъ судовъ за время ихъ плаванія въ тѣхъ водахъ. Такъ командиръ клипера «Джигитъ», въ донесеніи своемъ, упоминаетъ, что при входѣ въ Кольскій заливъ, 20 апрѣля 1895 года, онъ встрѣтилъ плавающій ледъ. «Екатерининская гавань въ эту зиму покрылась льдомъ 15 февраля, и въ такомъ видѣ оставалась до 20 марта. 30 апрѣля во время стоянки крейсера въ Териберкѣ, шелъ снѣгъ въ большомъ количествѣ». Равнымъ образомъ и командиръ крейсера «Наѣздникъ» доноситъ, что 17 мая 1893 года, проходя между Нордкапомъ и Нордкиномъ, онъ встрѣтилъ шквалы со снѣгомъ, а 23 мая въ 7 часовъ вечера, температура воздуха у острова Кильдина, при свѣжемъ вѣтрѣ до 10 баловъ, понизилась до двухъ градусовъ ниже нуля, и вслѣдъ затѣмъ стали находить одинъ за другимъ сильные шквалы съ такой густой крупою, что нельзя

было различать предметы на разстояніи нѣсколькихъ саженъ объ борта крейсера. Точно также и 3 іюня, на пути отъ Кильдина въ Кольскій заливъ, снѣгъ шелъ большими хлопьями, который только по временамъ давалъ возможность слѣдить за сопутствовавшими судами и чрезвычайно затруднялъ входъ въ Екатерининскую гавань. 29 мая, по выходѣ изъ Іокапскихъ острововъ, также находили свѣжіе шквалы со снѣгомъ и крупою. Оба крейсера, разсчитывая войти въ горло Бѣлаго моря 29 апрѣля и 26 мая, встрѣчали у мыса Св. Носъ и далѣе къ Городецкому маяку, сплошной и частью разбитый ледъ, а крейсеръ «Наѣздникъ», даже 17 іюня 1895 года, встрѣтилъ ледь у мыса Городецкаго. Тѣмъ не менѣе, по общимъ отзывамъ, плавающіе въ открытомъ морѣ, въ зимніе время, льды не могутъ представить серьезныхъ препятствій для судоходства.

Что касается *замерзаемости* внутреннихъ заливовъ и гаваней Мурманскаго побережья, то до сихъ поръ на этотъ счетъ не имѣется опредѣленныхъ свѣдѣній. Даже относительно замерзаемости такихъ заливовъ, какъ Екатерининская Гавань и Озерко, которые въ послѣднее время подвергались болѣе подробному изслѣдованію, существуютъ довольно разнорѣчивыя свѣдѣнія. Въ то время, какъ по показанію однихъ очевидцевъ ледъ въ Екатерининской гавани стоялъ съ 1 февраля до половины апрѣля, и въ мартѣ былъ еще настолько крѣпокъ, что держалъ не одинъ десятокъ народу, другіе напротивъ утверждаютъ, что впродолженіе семи лѣтъ, ледъ въ Гавани показывался всего три раза, и то только въ глубинѣ залива, при чемъ ледъ настолько незначителенъ, что нѣтъ надобности ни въ какихъ ледоколахъ, а достаточно обыкновеннаго парового барказа, чтобы превратить гавань въ совершенно незамерзаемую. Что касается лоціи Рейнике, то въ ней относительно Екатерининскаго залива упоминается, что «ледъ въ гавани замерзаетъ въ началѣ октября, а вскрывается въ исходѣ апрѣля. Зимою иногда взламываетъ его, однако не двигаетъ съ мѣста».

Точно также и относительно гавани Озерко, одни говорятъ, что это никогда незамерзаемая гавань, что, по словамъ мѣстныхъ жителей, она въ теченіе 25 лѣтъ замерзала всего только два раза, и то на короткое время, при чемъ ледъ рѣдко держитъ человѣка; тогда, какъ другіе утверждаютъ, что неоднократно видѣли ее сплошь покрытую льдомъ. Что

она «замерзаетъ почти ежегодно», что «это фактъ внѣ всякаго сомнѣнія», что вслѣдствіе узкости входа и отсутствія теченія, эта гавань «съ ранней осени покрывается льдомъ, который стоитъ до поздней весны» и т. под.

Какъ бы то ни было, но повидимому не подлежитъ сомнѣнію, что за исключеніемъ верховьевъ Кольскаго и Печенгскаго заливовъ, всѣ гавани Мурманскаго берега можно признать *незамерзаемыми* въ томъ смыслѣ, что если нѣкоторые изъ заливовъ и замерзаютъ, то они покрываются такимъ тонкимъ слоемъ льда, и то только въ глубинѣ заливовъ, что доступъ съ моря на рейды для паровыхъ судовъ всегда возможенъ, и во всякомъ случаѣ, при нѣкоторой искусственной расчисткѣ, такой ледъ не можетъ представить серьезныхъ препятствій для входа и выхода судовъ, если бы въ этомъ встрѣтилась надобность, именно въ срединѣ зимы.

Значительно большая степень замерзаемости вершины Кольскаго залива, сравнительно съ другими гаванями Мурманскаго берега, обусловливается помимо защищеннаго его положенія отъ вѣтровъ и волненія еще и мелководіемъ залива, а также и сравнительно меньшей соленостью воды.

Относительно замерзаемости Кольскаго залива у Рейнике сказано, что «сѣверное колѣно Кольскаго залива до острова Сальнаго никогда не замерзаетъ, но ледъ носится во всю зиму до мая. Далѣе къ югу ледъ становится рѣдко и не надолго. Только къ югу отъ Абрамовой пахты замерзаетъ иногда мѣсяца на два въ декабрѣ и январѣ». Устье рѣки Туломы по причинѣ сильнаго теченія всегда открыто. Скорость теченія доходитъ здѣсь до двухъ узловъ. Высота прилива отъ 8 до 16 футовъ.

По мѣрѣ удаленія отъ морского берега къ г. Колѣ, температура воздуха въ зимнее время значительно понижается, при чемъ имѣются указанія, что средняя разность температуры, напр., Екатерининской гавани и Колы, доходитъ до десяти и болѣе градусовъ, а по свидѣтельству Архан. Губернатора въ Колѣ морозъ въ 30° явленіе вполнѣ нормальное. На основаніи имѣющихся метеорологическихъ данныхъ не видно однако, чтобы разность эта была столь значительна, но конечно, не подлежитъ сомнѣнію, что по мѣрѣ удаленія къ востоку и во внутрь материка, температура воздуха въ зимнее время значительно падаетъ, а въ лѣтнее время стоитъ всегда нѣсколько выше, какъ объ этомъ можно судить по прилагаемымъ

ниже метеорологическимъ даннымъ отпосительно Вайда-Губы, Териберки, Колы, Кеми, Соловецкаго монастыря, Архангельска и Мезени. Кромѣ того для сравненія приведены температуры въ Петрозаводскѣ, Петербургѣ, Москвѣ, Владивостокѣ и Николаевскѣ на Амурѣ.

Послѣ Кольскаго залива, наибольшую степень замерзаемости, по своему закрытому положенію въ глубинѣ материка, представляетъ заливъ Печенгскій. Судя по нѣсколько разнорѣчивымъ свѣдѣніямъ, можно принять, что въ концѣ октября заливъ начинаетъ покрываться льдомъ, который по срединѣ доходитъ мѣстами до 3-хъ и 4-хъ четвертей. Ледъ стоитъ обыкновенно до начала мая, когда по однимъ свѣдѣніямъ его выноситъ изъ залива, а, по словамъ другихъ, онъ растаиваетъ тутъ же. Во всякомъ случаѣ, повидимому несомнѣнно, что сѣверная часть залива съ бухтой Лодейной, миль на пять отъ морского берега не замерзаетъ никогда, и поэтому входъ въ заливъ Печенгскій и бухту Лодейную свободенъ въ теченіи всего года, а въ случаѣ надобности путь для судовъ легко можетъ быть расчищаемъ и до Трифонова ручья.

Несмотря на несомнѣнно суровый климатъ Мурмана, частые и густые туманы, сравнительно низкую температуру воздуха, даже въ свѣтлые лѣтніе мѣсяцы, и несмотря даже на тяжелый промысловый трудъ, плохія и сырыя жилища, недостатокъ теплой одежды и всевозможныя лишенія, связанныя съ жизнью въ совершенно неблагоустроенномъ краѣ, большинство поморовъ имѣютъ очень бодрый и здоровый видъ и больныхъ бываетъ сравнительно немного. Напротивъ, по общимъ отзывамъ, рыбопромышленники за лѣто замѣтно здоровѣютъ, или какъ тамъ выражаются, наживаютъ животы. Подростки, зуи, постоянно веселы и привѣтливы.

Въ прежнее время, прибывшіе на лѣтніе мѣсяцы на Мурманъ рыбаки, въ случаѣ заболѣваній, не находили никакой *медицинской помощи*, но съ 1881 года архангельскимъ отдѣленіемъ Краснаго Креста ежегодно открывается на Мурманскомъ берегу пять временныхъ пріемныхъ покоевъ: въ Рындѣ, въ Гаврилово, въ Териберкѣ, въ Цыпь-Наволокѣ и въ Кибергѣ въ Норвегіи. Съ этою цѣлью отдѣленіе посылаетъ, обыкновенно въ мартѣ мѣсяцѣ, чрезъ Кандалашку и Колу на Мурманъ врачебно-санитарный отрядъ, состоящій изъ одного врача, пяти сестеръ милосердія и двухъ фельдшеровъ и, кромѣ того,

въ послѣднее время въ помощь имъ посылается еще студентъ старшаго курса Военно-Медицинской Академіи. Фельдшера распредѣляются по пріемнымъ покоямъ, а врачъ въ теченіи всего лѣта объѣзжаетъ всѣ становища Мурманскаго берега.

Среднимъ числомъ, на постоянномъ лѣченіи во всѣхъ пріемныхъ покояхъ ежегодно бываетъ до 80 человѣкъ. Число приходящихъ въ среднемъ доходитъ до 1500 человѣкъ. Самый большой процентъ болѣзней падаетъ на простые ссадины, порѣзы, уколы, ушибы, нарывы и т. п. Такихъ болѣзней бываетъ обыкновенно около 40% и объясняется это самымъ родомъ занятій рыбопромышленниковъ, постоянно обращающихся съ рыболовными крючками при наживленіи яруса и при потрошеніи рыбы. Бывшій въ прежнее время довольно значительный процентъ заболѣваній цинготными болѣзнями, доходившій до 15%, въ настоящее время сократился до 6%. Эпидемическихъ болѣзней вовсе не бываетъ и смертные случаи очень рѣдки, не болѣе 1%.

Устроенныя отдѣленіемъ Краснаго Креста больничныя зданія вполнѣ хорошо обставлены и снабжены въ достаточномъ количествѣ медикаментами и всѣмъ необходимымъ и самая дѣятельность врачебнаго персонала повидимо пользуется всеобщимъ уваженіемъ. Тѣмъ не менѣе, несмотря на столь благотворную дѣятельность архангельскаго отдѣленія Краснаго Креста, въ этомъ отношеніи представляется, конечно, возможнымъ сдѣлать еще очень многое.

Равнымъ образомъ, очень многое необходимо сдѣлать и въ отношеніи *административнаго управленія* краемъ. До настоящаго времени весь Лапландскій полуостровъ, составляющій Кольскій уѣздъ Архангельской губерніи, въ административномъ отношеніи подчиненъ одному кольскому исправнику. Уѣздное Полицейское Управленіе находится въ Колѣ и состоитъ изъ исправника, его помощника, секретаря, двухъ столоначальниковъ, полицейскаго надзирателя, двухъ становыхъ приставовъ и трехъ городовыхъ. Съ 1888 года въ г. Колѣ имѣется мировой судья, который въ то же время исполняетъ обязанности судебнаго слѣдователя. Кромѣ того, въ Колѣ помѣщается уѣздное казначейство, почтовое отдѣленіе, благочиніе уѣздныхъ церквей, больница на шесть кроватей и двухклассное приходское училище.

По сообщаемымъ Архангельскимъ Губернаторомъ даннымъ, все населеніе Кольскаго полуострова въ 1895 году состояло

изъ 8690 душъ обоего пола, изъ коихъ собственно русскихъ считалось 5720 человѣкъ, финляндцевъ 810, норвежцевъ 220 и лопарей 1940. Населеніе собственно Мурманскаго берега равняется приблизительно 2000 челов., раздѣленныхъ на двѣ волости, при чемъ колонисты восточнаго берега составляютъ одну колонистко-лопарскую волость, а колонисты западнаго берега — Мурманско-колонистскую волость, раздѣленную на три общества: Печенгское, Рыбацкое и Урское.

Помимо прямыхъ обязанностей по административному управленію краемъ, на кольскаго исправника возложено наблюденіе за порядкомъ на рыбныхъ промыслахъ и съ этою цѣлью изъ Колы ежегодно командируется на лѣтнее время въ становище Териберку, для наблюденія за порядкомъ на восточной сторонѣ Мурмана — полицейскій надзиратель, и въ Вайда губу, для наблюденія за порядкомъ на западной сторонѣ Мурмана— становой приставъ. Кромѣ того, на кольскаго исправника возложена обязанность преслѣдовать норвежскихъ рыбопромышленниковъ за своевольный ловъ рыбы и китовъ въ предѣлахъ нашихъ территоріальныхъ водъ.

Съ 1886 года въ распоряженіе Архангельскаго губернатора данъ небольшой пароходъ «Мурманъ», который въ теченіи всей навигаціи находится въ вѣдѣніи кольскаго исправника и долженъ совершать постоянные рейсы вдоль Мурманскаго берега, для наблюденія за порядкомъ во время производства рыбныхъ промысловъ, для собиранія и сообщенія промышленникамъ свѣдѣній о появленіи трески и наживки, для преслѣдованія отъ вторженія въ наши воды норвежскихъ рыбопромышленниковъ, нарушавшихъ интересы приморскаго населенія, и для разъѣздовъ по дѣламъ службы лицъ административнаго управленія. По окончаніи навигаціи, если пароходъ не нуждается въ большихъ ремонтныхъ исправленіяхъ, то онъ обыкновенно зимуетъ въ Екатерининской гавани.

Пароходъ «Мурманъ», 30 сильный, имѣетъ небольшое каютное помѣщеніе и въ настоящее время находится подъ командой отставного капитана 2 ранга Таратина. Команда вольнонаемная. Пароходъ содержится на средства Министерства Внутреннихъ Дѣлъ и носитъ названіе *административнаго*. Ему присвоенъ особый кормовой флагъ: бѣлый съ двумя скрещенными посрединѣ якорями и положеннымъ на нихъ очень пестрымъ для кормового флага гербомъ Архангельской

губерніи (*). Флагъ этотъ долгое время до прихода въ Вардэ экспедиціи Лейтенанта Добротворскаго принимался мѣстными норвежскими властями за русскій военный флагъ.

Многосторонніе требованія, возлагаемыя на парох. «Мурманъ», а главнымъ образомъ, недостаточные его размѣры и ограниченный составъ команды были причиною, что въ отношеніи собственно охраны промысловъ отъ норвежскихъ промышленниковъ, дѣятельность этого парохода не могла достигать цѣли и жалобы на хищническое истребленіе рыбы и звѣря у нашихъ береговъ не прекращались до послѣдняго времени.

На *необходимость охраны* нашихъ звѣриныхъ и рыбныхъ промысловъ какъ на Мурманѣ, такъ и у береговъ Новой Земли, обращено было вниманіе еще въ 1870 году генералъ-адъютантомъ Посьетомъ. Вопросъ этотъ былъ тогда же предметомъ особаго обсужденія и необходимость охраны была вполнѣ признана. Поэтому, и въ виду недостаточности средствъ мѣстной администраціи, съ 1893 года Морское Министерство стало посылать на Мурманскій берегъ, для охраны рыбныхъ промысловъ и преслѣдованія норвежскихъ промышленниковъ наши военные крейсера.

Въ первый же годъ крейсеромъ «Наѣздникъ» были задержаны у Іоканскихъ острововъ шесть норвежскихъ промысловыхъ яхтъ, на которыхъ были найдены шкуры тюленей, по всѣмъ признакамъ убитыхъ въ предѣлахъ нашихъ территоріальныхъ водъ, поэтому яхты были взяты крейсеромъ на буксиръ и приведены въ Екатерининскую гавань. По осмотрѣ судовъ и груза и по опросѣ шкиперовъ и команды, Кольскій мировой судья призналъ шкиперовъ четырехъ яхтъ виновными въ истребленіи звѣря въ предѣлахъ нашихъ водъ, почему и приговорилъ ихъ къ штрафу въ десять рублей каждаго и конфискаціи груза, состоящаго изъ тюленьихъ шкуръ, числомъ до 1000, и соотвѣтствующаго количества жира. Что же касается до шкиперовъ остальныхъ двухъ яхтъ и команды всѣхъ шести, то, по недостаточности уликъ, они были оправданы.

(*) Въ гербѣ Архапг. губ. изображенъ Архангелъ Михаилъ, попирающій чернаго дьявола. Въ одной рукѣ онъ держитъ золотой щитъ съ синимъ крестомъ, а въ другой огненный мечъ. Это изображеніе окружено андреевской лентой и дубовыми листьями и увѣнчано Императорской короной.

По неимѣнію въ Екатерин. гавани болѣе удобнаго помѣщенія, судъ надъ шкиперами производился въ капитанской каютѣ крейсера «Наѣздникъ» и, такъ какъ для приведенія его въ исполненіе, въ распоряженіи Кольскаго исправника, имѣлись только двое городовыхъ и тѣ въ городѣ Колѣ, то для разгрузки яхтъ, командиръ крейсера отдѣлилъ въ распоряженіе исправника двадцать человѣкъ своей команды.

Кромѣ этого случая задержки нашимъ крейсеромъ норвежскихъ рыбопромышленниковъ, заподозрѣнныхъ въ боѣ звѣря у Мурманскаго берега, другихъ случаевъ болѣе не было. Имѣются между прочимъ указанія, что въ 1867 году четыре Норвежскія ёлы были конфискованы на Мурманскомъ берегу, за нарушеніе права собственности территоріальныхъ водъ. Слѣдствіе по этому поводу продолжалось 10 лѣтъ, по истеченіи коихъ обвиняемыя были оправданы.

Что касается промышленниковъ поморовъ, то собственно на Мурманскомъ побережьи они въ настоящее время почти совсѣмъ не занимаются тюленьимъ промысломъ, такъ какъ онъ долженъ производиться со льда преимущественно въ мартѣ и апрѣлѣ, когда, кромѣ не многихъ колонистовъ, на Мурманѣ еще не бываетъ промышленниковъ.

Вообще, въ продолженіи шести зимнихъ мѣсяцевъ, на всемъ Мурманскомъ берегу нѣтъ никакой дѣятельности. Первые рыбопромышленники начинаютъ прибывать на Мурманъ изъ Поморья въ началѣ марта зимнимъ путемъ, чрезъ Кандалакшу и Расъ-Наволокъ въ Колу. Этимъ единственнымъ и по общимъ отзывамъ крайне неустроеннымъ путемъ ежегодно приходитъ на Мурманъ до 2000 человѣкъ рыбопромышленниковъ съ женами и подростками 10 — 16 лѣтъ. Судя по описаніямъ и разсказамъ мѣстныхъ жителей, путь этотъ совершается при крайне тяжелыхъ условіяхъ, тѣмъ не менѣе всѣ рыбопромышленники достигаютъ обыкновенно Колы вполнѣ благополучно и совершенно здоровыми. По крайней мѣрѣ, въ ежегодныхъ донесеніяхъ Кольскаго исправника Архангельскому Губернатору каждый разъ упоминается, что «обычное свое слѣдованіе къ Мурману чрезъ Лапландію рыбопромышленники совершили благополучно, больныхъ не было, происшествій никакихъ не произошло».

Съ первымъ рейсомъ парохода Мурманскаго общества, зимующаго обыкновенно въ Екатерин. гавани, рыбопромышленники разъѣзжаются по своимъ становищамъ и по исправ-

ГОСУДАРСТВ ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

леніи своихъ судовъ и рыболовныхъ снастей приступаютъ къ весеннему лову трески. Другіе же поморы рыбопромышленники (такъ называемые лѣтняки) съ открытіемъ навигаціи въ портахъ Бѣлаго моря приходятъ на Мурманъ на своихъ судахъ и занимаются лѣтнимъ промысломъ трески. Въ послѣднее время, общее число рыбопромышленниковъ на Мурманскомъ побережьи доходило до трехъ тысячъ человѣкъ (*) и число ихъ съ каждымъ годомъ понемногу увеличивается. Кромѣ того ежегодно на Мурманъ и въ С. Норвегію приходитъ на своихъ судахъ болѣе 3000 поморовъ, для покупки рыбы у нашихъ промышленниковъ и для мѣновой торговли съ норвежскими рыбопромышленниками.

Первое появленіе трески обыкновенно бываетъ въ половинѣ марта въ Варангскомъ заливѣ и у береговъ Рыбачьяго полуострова, а затѣмъ рыба постепенно передвигается на восточный берегъ Мурмана. Вмѣстѣ съ ходомъ рыбы и рыбопромышленники, прибывшіе для весенняго лова трески на западный берегъ Мурмана, въ іюнѣ и іюлѣ перекочевываютъ въ становища восточнаго берега, гдѣ продолжается лѣтній и осенній ловъ трески.

Въ числѣ заливовъ и бухтъ Мурманскаго побережья, описаніе которыхъ помѣщено въ лоціи Рейнике, насчитывается до пятидесяти бухтъ, могущихъ служить становищами для рыбопромышленниковъ. Различаясь по величинѣ и удобствамъ, почти всѣ они имѣютъ довольно однообразный характеръ. Вездѣ, гдѣ между утесистыми скалами въ берегъ вдаются небольшіе заливы, въ равнинахъ между горъ имѣются низменности, на которыхъ рыбопромышленники строятъ себѣ жилища, амбары для соли, склады для рыбы и чаны для вытапливанія жира. Такія постройки называются станами и въ настоящее время, въ каждомъ большомъ становищѣ имѣется часовня. Избы промышленниковъ строятся большею частью изъ тонкихъ досокъ и покрыты дерномъ; онѣ очень небольшихъ размѣровъ, содержатся неопрятно и до крайности переполнены народомъ и ребятишками. Дома колонистовъ также большею частью состоятъ изъ землянокъ, но попадаются и довольно хорошіе дома.

Большинство заливовъ совершенно не защищено отъ сѣверныхъ вѣтровъ, вслѣдствіе чего, а также по малымъ размѣ-

(*) Во времена Рейнике въ 30-хъ годахъ число ихъ опредѣлялось въ 1200 чел.

рамъ и мелководію нѣкоторыхъ бухтъ, только немногіе заливы Мурманскаго побережья представляютъ удобства для якорной стоянки большихъ судовъ. Небольшія же промысловыя суда становятся иногда на обсушку, не осыхающихъ во время отлива низменностяхъ.

Главныхъ становищъ, гдѣ на лѣто скопляется наибольшее количество рыбопромышленниковъ, на Мурманскомъ побережьи насчитывается до 20 и въ настоящее время они еженедѣльно посѣщаются срочными пароходами Мурманскаго общества. Во многихъ большихъ становищахъ имѣются такъ называемыя факторіи или склады необходимыхъ для рыбопромышленниковъ товаровъ, которые принадлежатъ Архангельскимъ купцамъ и богатымъ колонистамъ. Вездѣ въ такихъ становищахъ имѣются жиротопни, для приготовленія тресковаго жира, причемъ въ послѣднее время завелись и паровые жиротопенные заводы.

Самыми населенными пунктами и наиболѣе значительными становищами по Мурманскому побережью, считаются въ настоящее время на западномъ берегу Вайда-Губа и колонія Печенгскаго залива, а на восточномъ, кромѣ г. Колы, становище Гаврилово и Териберка.

Печенскій заливъ началъ заселяться въ самое послѣднее время, главнымъ образомъ, благодаря тому обстоятельству, что, въ виду предстоявшаго, десять лѣтъ тому назадъ, чествованія 300 лѣтія со дня кончины Просвѣтителя Лопарей Преподобнаго Трифона, монахами Соловецкаго монастыря было рѣшено возобновить Печенгскій монастырь, разрушенный въ 1590 году шведами.

Прибывшая въ 1886 году въ Печенгскій заливъ Соловецкая братія, въ числѣ 11 человѣкъ, нашла на мѣстѣ нынѣшняго монастыря лишь небольшую ветхую деревянную церковь, построенную въ 1757 году и гдѣ почивали мощи Преподобнаго Трифона. Въ настоящее время, усердіемъ монаховъ, тамъ уже воздвигнутъ большой деревянный трехпрестольный храмъ, можно сказать — роскошно обставленный, а въ будущемъ году должна быть готова заказанная для гробницы Преподобнаго Трифона серебряная рака, вѣсомъ около пяти пудовъ и стоимостью до 8000 рублей. Кромѣ того, при церкви построено болѣе 30 различныхъ зданій, открыта церковно-приходская школа, содержимая средствами монастыря, причемъ, по примѣру Соловецкаго монастыря, заведены различныя ремесла. Тамъ уже дѣйствуетъ кирпичный

заводъ, заведены обширныя хозяйства, расчищены сѣнокосы, съ которыхъ снимается до 5000 пудовъ сѣна и разведено огородничество, причемъ уже въ нынѣшнемъ году снято 50 мѣшковъ картофеля. Одновременно съ постройкою новаго храма, монахами произведены значительныя гидротехническія работы по отводу русла рѣки, подмывавшей здѣсь берегъ и уже подступившей къ самой церкви. Кромѣ того, отъ монастыря къ берегу залива, монахами проведена отличная экипажная дорога, причемъ черезъ рѣчки построено болѣе 40 мостовъ.

Въ послѣднее время признано болѣе цѣлесообразнымъ перенести Печенгскую обитель на 16 верстъ ближе къ морскому берегу, именно къ тому мѣсту, гдѣ при разгромѣ монастыря шведами были замучены и сожжены 116 иноковъ и монастырскихъ служителей; при возобновленной же теперь церкви, Срѣтенія Господня, рѣшено учредить скитъ. До сего времени монастырь не пользовался никакими денежными пособіями отъ казны, а лишь отъ времени до времени, ему давали право вырубки небольшого количества лѣса въ казенныхъ лѣсныхъ дачахъ Архангельской губерніи, причемъ вырубка и доставка производилась средствами монастыря. Въ виду того, что одновременно съ постройкой вновь заложеннаго каменнаго храма, необходимо будетъ возвести и многія другія монастырскія постройки, монастырь въ настоящее время болѣе всего нуждается въ лѣсѣ и настоятель уже въ теченіи трехъ лѣтъ ходатайствуетъ передъ Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ, объ отпускѣ для обители лѣса, какъ единовременно такъ и для ежегоднаго ремонта. Хотя монастырю даны довольно значительныя земельныя угодья, но этотъ надѣлъ составляетъ по большей части каменистую и болотистую почву, поросшую мохомъ и ивой, годную только на пастбище для оленей, тѣмъ не менѣе и на такой мѣстности монахи осушили значительную площадь болотъ и развели здѣсь огороды и сѣнокосные луга.

Произведенныя въ короткое время столь значительныя постройки по возобновленію Печенгской обители, основавшейся на самой далекой нашей сѣверной окраинѣ, въ совершенно пустынной мѣстности, не имѣющей удобнаго берегового сообщенія со внутренними губерніями Россіи, — слѣдуетъ приписать исключительно необыкновенной энергіи и неутомимой дѣятельности строителя и настоятеля Печенгскаго монастыря —

отца Іоаѳана. При необыкновенной талантливости и большихъ свѣдѣніяхъ, отецъ Іоаѳанъ пріобрѣлъ извѣстность еще въ Соловецкомъ монастырѣ, гдѣ, между прочимъ, имъ были возведены значительныя сооруженія при устройствѣ скита Св. Савватія.

Постройка Печенгскаго монастыря на самой границѣ съ Норвегіей имѣетъ несомнѣнно очень важное значеніе и всего болѣе будетъ способствовать быстрой колонизаціи всей окружающей мѣстности. Возможно, что именно здѣсь въ самомъ близкомъ будущемъ осядетъ прочное русское населеніе, безъ особыхъ расходовъ и заботъ правительства. Уже въ настоящее время въ вершинѣ Печенгскаго залива образовались, благодаря хорошимъ условіямъ для колонизаціи три большія колоніи: Монастырская, Княжуха и Трифонова, населеніе которыхъ съ каждымъ годомъ увеличивается и въ общемъ уже теперь доходитъ до 450 душъ обоего пола, исключительно православнаго русскаго люда и кромѣ того въ ближайшей къ заливу мѣстности кочуетъ до 1000 православныхъ лопарей.

Лопари свято чтутъ память Св. Трифона и часто посѣщаютъ обитель, а въ дни праздниковъ, въ январѣ и февралѣ, сюда стекается до 500 челов. богомольцевъ. Несомнѣнно, что въ будущемъ, при удобныхъ пароходныхъ сообщеніяхъ сюда и на лѣтнее время, по примѣру Соловецкаго монастыря, будутъ прибывать богомольцы изъ внутреннихъ губерній Россіи. Между прочимъ еще Литке замѣтилъ, что Печенга — это Мекка Мурманскаго края. Въ настоящее время число монаховъ при монастырѣ не болѣе 40 и около 100 послушниковъ.

Для удовлетворенія духовныхъ нуждъ рыбопромышленниковъ, ежегодно изъ Печенгскаго монастыря посылается на Мурманскій берегъ, въ Вайда Губу и въ Титовскую іеромонахи. Но главная заслуга монастыря заключается въ привлеченіи къ себѣ окрестныхъ лопарей, которые, за немнѣніемъ въ краѣ православныхъ церквей, до сихъ поръ не отставали отъ языческихъ обрядностей. Вообще благовѣрная дѣятельность монастыря, и въ особенности настоятеля Іоаѳана, заслуживаетъ самаго полнаго уваженія.

Подобно Кольскому и Печенгскій заливъ представляется живописнымъ оазисомъ среди окружающей дикой мѣстности съ той лишь разницей, что мѣстность здѣсь гораздо привлекательнѣе нежели въ Кольскомъ заливѣ, а климатическія условія несравненно лучше, благодаря болѣе западному его

положенію, по сравненію съ Кольскимъ заливомъ. Вся длина Печенгской губы отъ морскаго берега до Трифонова ручья около 8 миль. Далѣе, версты на двѣ, заливъ представляется уже мелководнымъ устьемъ рѣки Печенги, почти совсѣмъ осыхающимъ при отливѣ. Первое колѣно залива, на протяженіи 4 миль, при ширинѣ въ одну милю, открыто сѣвернымъ вѣтрамъ и волненію и при 80 саженной глубинѣ и обрывистыхъ берегахъ совершенно недоступно для якорной стоянки; но затѣмъ, заливъ дѣлаетъ крутой изгибъ, вполнѣ защищающій его отъ морского волненія. Здѣсь, въ такъ называемой Дѣвкиной Заводи, у самаго берега имѣется довольно хорошая якорная стоянка. Далѣе съ новымъ изгибомъ къ югу, ширина залива съуживается, а глубина посреди залива не превышаетъ 40 саж. причемъ лучшее мѣсто для якорной стоянки — у Трифонова ручья на глубинѣ отъ 5 до 25 саж. Въ началѣ залива берега совершенно приглубые, высокіе и голые, но по мѣрѣ приближенія къ устью Печенги постепенно понижаются, становятся отлогими и покрываются густой растительностью. Берегъ у Трифонова ручья совершенно низменный и ровный и представляетъ значительную площадь для береговыхъ построекъ.

Что касается берегового сообщенія отъ Печенги къ Бѣлому морю чрезъ Колу и Кандалакшу, то, по словамъ отца Іоанна, неоднократно совершавшаго этотъ путь и вообще отлично изучившаго всѣ ближайшія окрестности, мѣстныя условія вполнѣ благопріятствуютъ для проведенія не только грунтовой, но и желѣзной дороги.

Самымъ существеннымъ неудобствомъ Печенгскаго залива слѣдуетъ признать замерзаемость его на шесть зимнихъ мѣсяцевъ. Тѣмъ не менѣе можно съ увѣренностью сказать, что здѣсь прежде чѣмъ гдѣ либо на Мурманскомъ побережьѣ разовьется значительная торговая и портовая дѣятельность, какъ вслѣдствіе сравнительно болѣе благопріятныхъ климатическихъ и почвенныхъ условій, такъ и по близкому и удобному выходу въ Варангерскій заливъ, къ мѣсту богатыхъ весеннихъ промысловъ трески.

По выходѣ изъ Печенгскаго залива, выдается въ море небольшой полуостровъ Нѣмецкій, соединяющійся съ материкомъ узкимъ перешейкомъ, вслѣдствіе чего здѣсь образовались двѣ небольшія бухточки, изъ коихъ восточная представляетъ удобное становище для рыбопромышленниковъ.

Далѣе къ западу, близъ нашей границы съ Норвегіей, у устья р. Ворьема, расположились еще три небольшія бухты: Базарная, Столбовое и Фильманское. Заливы эти открыты сѣвернымъ вѣтрамъ и волненію, и поэтому никогда не замерзаютъ. Въ губѣ Базарной въ 1870 году двумя частными лицами открыта богатая свинцовая руда, жилы которой выступаютъ у самаго берега. Становище Столбовое и Фильманское, а также и правый восточный берегъ пограничнаго залива Ворьема въ весеннее время посѣщается большимъ числомъ рыбопромышленниковъ, въ особенности для лова наживки мойвы, являющейся сюда въ громадномъ количествѣ. Въ становищѣ Фильманскомъ уже въ теченіи 25 лѣтъ, проживаетъ состоятельный колонистъ изъ Норвежскихъ выходцовъ, хорошо говорящій по русски. Онъ имѣетъ здѣсь значительную факторію и жиротопню, а также небольшой пароходъ, на которомъ онъ доставляетъ наживку на восточный берегъ Мурмана въ обходъ Рыбачьяго полуострова.

Въ 30 верстахъ къ западу отъ Печенгскаго монастыря, въ вершинѣ губы *Паза*, на лѣвомъ берегу рѣки на самой Норвежской границѣ стоитъ небольшая ветхая церковь, во имя святыхъ Бориса и Глѣба, основанная также преподобнымъ Трифономъ. Въ настоящее время рядомъ съ этой церковью, по желанію Великаго Князя Алексѣя Александровича, посѣтившаго эту мѣстность въ 1870 году, построена новая, прекрасно обставленная, деревянная церковь, въ которой мѣстные лопари, по своей большой религіозности — крайне нуждались. При церкви имѣется очень хорошій домъ для церковнаго причта, и школа для дѣтей расположеннаго тутъ же лопарскаго селенія. Священникомъ при церкви уже болѣе 20 лѣтъ состоитъ всѣми уважаемый въ краѣ отецъ Константинъ Щеколдинъ, хорошо изучившій бытъ лопарей и лопарскій языкъ. Двѣ дочери священника состоятъ учительницами въ ближайшихъ лопарскихъ погостахъ, а жена священника отлично знающая лопарскій языкъ помогаетъ священнику въ изданіи для лопарей священныхъ книгъ. Какъ церкви, такъ и лопарское селеніе расположены вблизи довольно значительнаго водопада, въ очень живописной мѣстности, кругомъ заросшей густой растительностью.

По совершенно необъяснимымъ условіямъ проведенія и утвержденія въ 1826 году нашей границы съ Норвегіей, мы отдали норвежцамъ несомнѣнно намъ принадлежавшій берегъ

Мурмана, отъ Ворьемы до устья рѣки Паза. Такимъ образомъ церковь Бориса и Глѣба съ лѣвымъ берегомъ рѣки, на протяженіи всего трехъ верстъ, оказалась теперь вдвинутой далеко въ норвежскія владѣнія и мы не имѣемъ доступа въ рѣку Паза иначе, какъ чрезъ Норвежскую границу, вслѣдствіе чего, какъ церковнослужители, такъ и всѣ русскіе, посѣщающіе эту мѣстность, подвергаются каждый разъ осмотру, до пелѣпости исполнительныхъ по службѣ норвежскихъ таможенныхъ чиновниковъ.

Послѣ заливовъ Кольскаго и Печенгскаго, наибольшее количество осѣдлыхъ поселенцевъ расположилось на *Рыбачьемъ полуостровѣ*. На немъ считается семь колоній: Земляная, Червяная, Вайда-Губа, Зубовскіе острова, Цыпъ-Наволокъ, Корабельная и Эйна.

Самая значительная колонія на Рыбачьемъ полуостровѣ въ настоящее время считается *Земляная*, но какъ рыбопромышленное становище, первое мѣсто, по большому числу пришлыхъ рыбопромышленниковъ, занимаетъ *Вайда-Губа*, расположенная на сѣверо-западной оконечности полуострова. Весь заливъ Вайда очень невеликъ и совершенно открытъ отъ NO до NW, такъ что морскимъ судамъ при большомъ волненіи здѣсь негдѣ становиться на якорь. Малыя промысловыя суда, съ осадкой до 8 футъ, могутъ становиться на якорь на очень тѣсномъ и мелководномъ рейдѣ, съ тремя низменными, плоскими островами, на глубинѣ отъ 2 до 6 саженъ. Въ случаѣ расширенія торговли и портовой дѣятельности, здѣсь представляется возможнымъ произвести нѣкоторыя гидротехническія работы по улучшенію гавани, посредствомъ расчистки и углубленія внутренняго рейда; а также и на внѣшнемъ рейдѣ можно вывести отъ западнаго мыса въ заливъ небольшой брекватеръ и прочистить за нимъ проходъ на внутренній рейдъ; отъ Вайда губы имѣется удобное береговое сообщеніе по низменной ровной мѣстности въ колонію Червяную, находящуюся на берегу большой Волоковой губы.

Вообще берега, окружающіе заливъ Вайда, низменные и удобные для построекъ, поселеній и сѣнокосовъ. Существующая здѣсь колонія значительно развивается, но всѣ колонисты состоятъ изъ финляндцевъ и норвежскихъ выходцовъ. Здѣсь уже въ теченіи многихъ лѣтъ проживаетъ съ большимъ семействомъ, принявшій русское подданство и хорошо говорящій

по русски — норвежецъ Пильфильдтъ. Онъ имѣетъ богатую факторію, паровую жиротопню и считается самымъ состоятельнымъ, дѣятельнымъ предпріимчивымъ колонистомъ и извѣстенъ по всему Мурману подъ названіемъ «Вайда-Губскій король». Вообще благодаря нѣкоторой развитости норвежцевъ и финляндцевъ, ихъ всеобщей грамотности, а главное трезвости и бережливости, благосостояніе колоній обращаетъ на себя особенное вниманіе, и онѣ могутъ служить подтвержденіемъ, что и на нашемъ Мурманскомъ берегу, можетъ безбѣдно существовать осѣдлое населеніе.

Развитію колонизаціи на Рыбачьемъ полуостровѣ много способствуютъ болѣе благопріятныя мѣстныя и почвенныя условія, по сравненію съ другими гаванями Мурманскаго Побережья. Выдвинутый далеко въ море, Рыбачій полуостровъ, вмѣстѣ съ полуостровомъ Среднимъ, образуетъ большіе, глубоко вдающіеся въ берегъ заливы Мотовскій и два Волоковыхъ и, кромѣ того, по берегамъ полуострова и по южному берегу Мотовскаго залива находятся много небольшихъ заливовъ и бухтъ, удобныхъ какъ для рыбопромышленниковъ, такъ и для осѣдлаго поселенія. Благодаря болѣе западному положенію Рыбачьяго полуострова, вліяніе Гольфстрема здѣсь гораздо значительнѣе, сравнительно съ восточнымъ берегомъ Мурмана, гдѣ по мѣрѣ удаленія къ востоку, температура воды значительно падаетъ и въ тоже время морской берегъ удаляется къ югу отъ направленія главной струи Гольфстрема. Эти климатическія условія и близкое сосѣдство съ Норвегіей, вмѣстѣ съ обиліемъ рыбы и болѣе раннимъ ея появленіемъ въ этихъ водахъ, привлекли сюда многихъ переселенцевъ изъ финляндцевъ и норвежцевъ, которые, въ виду разрѣшенія безпошлиннаго привоза на Мурманъ всѣхъ иностранныхъ товаровъ, завели торговыя связи съ норвежскими купцами въ Вардэ и Вадзэ и успѣли уже довольно хорошо устроить себя въ матеріальномъ отношеніи. Обиліе травъ дастъ возможность держать здѣсь домашній скотъ, поэтому во всѣхъ колоніяхъ Рыбачьяго полуострова, а также и у поселившихся по берегамъ его отдѣльныхъ колонистовъ развито значительное скотоводство и даже огородничество. Кромѣ того лопари ежегодно пригоняютъ сюда на подножный кормъ свои стада оленей.

Въ настоящее время кромѣ Вайда-Губы на Рыбачьемъ полуостровѣ нѣтъ другихъ сколько нибудь значительныхъ рыбопромышленныхъ становищъ. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ

самымъ большимъ становищемъ на Рыбачьемъ полуостровѣ считалось *Цыпъ-Наволокъ*, расположенное на восточной сторонѣ полуострова и куда ежегодно прибывало болѣе 1000 человѣкъ рыбопромышленниковъ; по вслѣдствіе неудачнаго лова трески въ ближайшихъ водахъ — это становище теперь совсѣмъ оставлено. Между тѣмъ здѣсь есть довольно много хорошихъ построекъ фактористовъ, большая больница Общества Краснаго Креста и очень хорошая церковь.

Равнымъ образомъ и находящаяся нѣсколько южнѣе бухта Корабельная въ 80-хъ годахъ считалась довольно значительнымъ становищемъ и здѣсь существовала богатая факторія Пализена; въ настоящее время здѣсь вовсе не бываетъ рыбопромышленниковъ, а проживаетъ только нѣсколько колонистовъ.

Вообще по имѣющимся описаніямъ Мурманскаго берега можно заключить, что одни и тѣ же становища не всегда имѣли одинаково большое значеніе. Такъ, напримѣръ, въ лоціи Рейнике упоминается, что въ 1826 г. Вайда-Губа, повидимому, совсѣмъ не посѣщалась рыбопромышленниками, такъ какъ при описаніи ея, Рейнике между прочимъ упоминаетъ, что здѣсь «нѣкогда было сборище рыбныхъ торговцевъ» и что въ южномъ углу бухты былъ «нѣкогда рыбачій станъ, а впослѣдствіи таможенная застава».

Изъ становищъ западной стороны Мурмана заслуживаетъ нѣкотораго вниманія еще становище *Еритики*, или *портъ Владиміръ*, расположенное въ Урской губѣ, на южномъ берегу Мотовскаго залива. Губа *Урская* углубляется въ материкъ миль на 12, причемъ большимъ островомъ Шалимъ и меньшимъ Еритики, она раздѣляется на двѣ части, на западную или Большая Ура и на восточную или Малая Ура. Заливы эти имѣютъ очень большую глубину: до 100 и болѣе саженъ. Берега вездѣ высокіе, крутые и голые. Собственно становище Еритики находится на восточной части Урской губы, въ небольшой бухточкѣ, образовавшейся между островами Шалимъ и Еритики. Это становище въ настоящее время почти совершенно оставлено; но прежде сюда прибывало до 1000 человѣкъ промышленниковъ. Теперь здѣсь стоитъ только одна факторія и маленькая церковь, а на противоположномъ берегу построенъ китобойный заводъ — уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ прекратившій свои дѣйствія. Внутренняя бухта, очень небольшая съ глубиною до 20 саж., окружена со всѣхъ сто-

ронъ высокими горами, тѣмъ не менѣе, по словамъ поморовъ, сюда иногда вкатывается черезъ проливъ—зыбь. Относительно замерзаемости отзывы разнорѣчивы. Одни утверждаютъ, что заливъ замерзаетъ не рѣдко, а по словамъ другихъ, онъ въ теченіи семи лѣтъ замерзалъ только два раза. Въ глубинѣ Урской губы находится большая финляндская колонія, съ населеніемъ до 200 душъ. По описаніямъ — мѣстность, окружающая колонію, представляетъ значительныя удобства для колонизаціи и тамъ уже теперь имѣется большое скотоводство.

Рядомъ съ заливомъ Урскимъ находится губа *Ара*, въ которой въ недавнее время существовалъ китобойный заводъ компаніи графа Шереметьева, также ликвидировавшій свои дѣла. Какъ рыбопромышленное становище заливъ этотъ не имѣетъ значенія.

По южному берегу Мотовскаго залива находятся еще два значительныхъ залива: *Вичаны* и *Западная Лица*, глубоко вдавшіеся въ материкъ нѣсколькими извилистыми бухтами. Оба эти залива имѣютъ большую глубину и неудобны для якорной стоянки судовъ. Въ настоящее время эти заливы мало посѣщаются рыбопромышленниками, но въ заливѣ Лица образовалась небольшая колонія финляндцевъ, такъ какъ берега здѣсь представляютъ значительныя удобства для поселенія.

Изъ числа заливовъ, расположенныхъ по южному берегу Мотовскаго залива, начинаетъ пріобрѣтать нѣкоторое значеніе заливъ *Титовскій*. Длина этого залива — три мили, при ширинѣ около одной мили и глубинѣ отъ 20 до 5 саж. На западной сторонѣ залива у острововъ Титовскихъ имѣются двѣ небольшія бухточки, удобныя для якорной стоянки промысловыхъ судовъ, число которыхъ, равно какъ и рыбопромышленниковъ съ каждымъ годомъ увеличивается. Расположенное здѣсь становище Титовка производитъ очень пріятное впечатлѣніе. Берега здѣсь невысокіе, болѣе отлогіе, покрытые зеленью. Изъ становища открывается видъ на далекое разстояніе, какъ въ Титовскую губу, такъ и въ Мотовскій заливъ, вслѣдствіе чего мѣстность здѣсь не производитъ того давящаго мрачнаго впечатлѣнія, какъ въ большинствѣ другихъ становищъ Мурманскаго побережья. Въ становищѣ уже теперь есть довольно много построекъ рыбопромышленниковъ и жиротопня факториста. Кромѣ существующей здѣсь небольшой часовни, настоятель Печенгскаго монастыря надѣется въ ближайшемъ будущемъ построить церковь.

Съ общимъ оживленіемъ края, когда по всему Мурману увеличивается число рыбопромышленниковъ и постоянныхъ колонистовъ, заливъ Титовскій пріобрѣтетъ несомнѣнно большое значеніе, въ особенности, если желѣзная дорога пройдетъ до Печенги и слѣдовательно, въ близкомъ разстояніи отъ вершины Титовскаго залива.

Не менѣе хорошее впечатлѣніе производитъ мѣстность, окружающая вершину сѣвернаго колѣна Мотовскаго залива и въ особенности заливъ *Озерко* или гавань *Новой земли*, названная такъ капитаномъ Литке, по имени брига, которымъ онъ командовалъ.

Берега здѣсь низменные, поднимающіеся постепенно отлогими зелеными терассами, мѣстами густо поросшими травой и мелкимъ кустарникомъ. По берегамъ залива въ разныхъ мѣстахъ разбросаны дома и земляники колонистовъ, которые, благодаря удобнымъ почвеннымъ условіямъ, завели здѣсь значительное скотоводство.

Заливъ Озерко, при длинѣ въ двѣ мили и ширинѣ въ одну милю, имѣетъ видъ внутренняго озера, вполнѣ защищеннаго отъ всѣхъ вѣтровъ и волненія, и какъ по глубинѣ, такъ и по качествамъ грунта, можетъ представить всѣ удобства для стоянки и зимовки здѣсь судовъ всѣхъ ранговъ, при условіи углубленія самаго входа въ заливъ, гдѣ глубина уменьшается до 15 футъ, а въ одномъ мѣстѣ есть 4-хъ футовая банка.

Въ послѣднее время офицерами крейсера «Вѣстникъ» была произведена подробная опись и промѣръ залива Озерко. Судя по составленному плану, средняя часть залива имѣетъ глубину отъ 12 до 4-хъ саж., уменьшаясь затѣмъ къ берегу, причемъ во время отлива береговыя отмели осыхаютъ на значительное разстояніе.

Между заливомъ Озерко и Мотовскимъ заливомъ образовался проливъ, или, по выраженію Рейнике, какъ бы предмѣстье гавани Озерко. Такъ какъ этотъ проливъ не имѣетъ особаго названія, то, чтобы отличить его отъ южной части Мотовскаго залива, необходимо бы присвоить ему особое названіе, напримѣръ, заливъ Рейнике. Если, такимъ образомъ, началомъ этого залива считать мысъ «Три коровы», то вся длина залива Рейнике, до входа въ гавань Озерко, составитъ около пяти миль, при ширинѣ около двухъ миль въ южной части, а затѣмъ ширина залива постепенно умень-

шается ко входу въ гавань Озерко. Несмотря на значительную глубину—по серединѣ до 40 саженъ заливъ у самыхъ береговъ имѣетъ хорошія якорныя мѣста съ достаточной глубиной. Заливъ открытъ южнымъ вѣтрамъ, но будучи защищенъ берегомъ материка, не можетъ здѣсь разводить очень большого волненія.

Несмотря на прекрасныя условія для якорной стоянки и зимовки судовъ, а также и на удобство окружающей мѣстности для колонизаціи, гавань Озерко, до сихъ поръ, не привлекала сюда, ни рыбопромышленниковъ, ни колонистовъ, такъ какъ она очень удалена отъ пути судовъ и отъ мѣстъ главныхъ рыбныхъ промысловъ. Но, если прорыть небольшой перешеекъ, отдѣляющей заливъ Озерко отъ вершины большой Волоковой губы, то здѣсь могла бы образоваться самая лучшая и удобная гавань на всемъ Мурманскомъ побережьи.

Перешеекъ, раздѣляющій эти два залива въ самомъ удобномъ для прорытія канала мѣстѣ, протяженіемъ около 850 саженъ, при высотѣ надъ уровнемъ моря въ среднемъ не болѣе двухъ саженъ. Онъ покрытъ толстымъ слоемъ тундры, но, что касается до нижняго слоя грунта, то въ этомъ отношеніи до сихъ не производилось подробныхъ изслѣдованій. При описаніи этой мѣстности, Рейнике, между прочимъ, упоминаетъ, что на прежнихъ картахъ Рыбачій полуостровъ обозначенъ островомъ, и что «такое различіе не слѣдуетъ относить на счетъ невѣрности старинныхъ картъ, а что не только возможно, но даже весьма вѣроятно, что полуостровъ этотъ нѣкогда отдѣлялся отъ материка», при чемъ онъ прибавляетъ, что «видъ перешейка нынѣ ихъ соединяющаго даетъ справедливый поводъ къ такому заключенію».

Насколько перешеекъ этотъ невеликъ и изменекъ можно судить, между прочимъ, по тому, что нынче лѣтомъ, при возвращеніи изъ Печенги въ Архангельскъ Архимандрита Соловецкаго монастыря и настоятеля Печенгскаго, вмѣстѣ съ монашествующей братіей, по этому перешейку былъ перетащенъ карбасъ, на которомъ они переѣхали изъ Земляной къ вершинѣ Большой Волоковой губы, а затѣмъ изъ Озерко на этомъ же карбасѣ отправились далѣе въ Титовку. На перетаскиваніе карбаса люди употребили всего $^1/_2$ ч. времени, а между тѣмъ карбасъ былъ настолько великъ, что въ немъ помѣщалось вмѣстѣ съ послушниками 20 человѣкъ.

Прорытіе этого перешейка несомнѣнно доставило бы зна-

чительныя выгоды всѣмъ рыбопромышленникамъ, при переѣздахъ ихъ съ восточной стороны на западную и обратно, а также облегчило бы доставку изъ Варангскаго залива въ становища восточной стороны Мурмана мелкой рыбы для наживки, въ своевременной доставкѣ которой рыбопромышленники крайне нуждаются.

Что касается до южнаго перешейка, отдѣляющаго вершину Мотовскаго залива отъ Малой Волоковой губы, то онъ длиною до пяти верстъ и возвышается надъ уровнемъ моря въ среднемъ до двухъ саженъ. Этотъ перешеекъ равнымъ образомъ не представляетъ затрудненій для прорытія, но онъ значительно длиннѣе, а въ вершинахъ обоихъ заливовъ Мотовскаго и Малаго Волокового, нѣтъ удобныхъ мѣстъ для якорной стоянки.

Между становищами восточной стороны Мурмана главныя суть: Лица, Семь острововъ, Рында, Трястина, Шельпино, Гаврилово, Териберка и Малый Оленій. Самымъ значительнымъ между ними считается становище *Гаврилово*. О немъ упоминается какъ о первомъ, по времени основанія становищѣ на Мурманѣ, а въ настоящее время, лѣтомъ, здѣсь собирается болѣе 1000 рыбопромышленниковъ. Самая бухта вдается въ скалистый берегъ узкимъ заливомъ длиною въ одну версту, и шириною въ 100 саженъ. Бухта совершенно открыта сѣвернымъ вѣтрамъ и по мелководью не безопасна для якорной стоянки даже для небольшихъ промысловыхъ судовъ. Поэтому они обыкновенно становятся на обсушку въ глубинѣ залива, въ самомъ руслѣ рѣки. При большомъ волненіи срочные пароходы Мурманскаго Общества, для сдачи почты и груза переходятъ иногда за Гавриловы острова, къ бухтѣ Подъ-Пахта. По обѣимъ сторонамъ рѣчки, въ глубинѣ Гавриловскаго залива, образовалась ровная низменность, окруженная со всѣхъ сторонъ голыми обрывистыми скалами. Здѣсь весь берегъ рѣки застроенъ станами рыбопромышленниковъ и имѣется нѣсколько богатыхъ факторій и жиротопень. Постоянныхъ колонистовъ здѣсь немного. Есть небольшая церковь, больница Краснаго Креста и тюремное помѣщеніе.

Не меньшее значеніе, нежели Гаврилово, имѣетъ и расположенное на 15 миль западнѣе становище *Териберка*, которое точно также посѣщается большимъ числомъ рыбопромышленниковъ, а по постоянному осѣдлому населенію, считается первой колоніей на восточной сторонѣ Мурмана.

Колонія расположена на образовавшейся наносной песчаной отмели, въ глубинѣ Териберкскаго залива, при впаденіи въ него рѣчки Териберки. Въ колоніи, кромѣ домовъ колонистовъ и становъ рыбопромышленниковъ, имѣется нѣсколько факторій съ жиротопнями и соляными складами. Здѣсь двѣ церкви съ постояннымъ причтомъ, больница Краснаго Креста, метеорологическая станція, школа, тюремное помѣщеніе и хлѣбный магазинъ.

Заливъ Териберкскій вдается въ материкъ миль на десять отъ морского берега. Внѣшняя часть залива имѣетъ большую глубину отъ 20 до 75 саж. и совершенно открыта N и NW вѣтрамъ. Во внутреннемъ заливѣ, который точно также не защищенъ отъ N, имѣется для якорной стоянки большихъ судовъ двѣ бухты: Корабельная и Лодейная, съ глубинами отъ 5 до 16 саж. Въ обѣихъ бухтахъ находятся большія факторіи съ соляными складами, а въ бухтѣ Корабельной въ настоящее время устраивается угольный складъ съ пристанью для швартовленья большихъ судовъ. Въ тихую погоду пароходы Мурманскаго Общества становятся на якорь обыкновенно противъ р. Териберки на глубинѣ 4 саж. Въ полную воду въ рѣку могутъ входить только небольшія промысловыя суда, такъ какъ въ самомъ устьѣ имѣется песчаный баръ; при большомъ волненіи входъ въ рѣку очень опасенъ, даже для гребныхъ судовъ. Во время прилива уровень воды поднимается иногда до двухъ сажень и на значительное разстояніе затопляетъ берегъ. Теченіе при отливѣ бываетъ до $1^1/_2$ узловъ. За баромъ глубина рѣки доходитъ до 5 саж., а у самаго становища въ рѣкѣ можетъ помѣститься большое число промысловыхъ судовъ. Преимущество Териберки, какъ становища, заключается еще въ томъ, что рыбопромышленники имѣютъ возможность здѣсь же на отмели ловить мелкую рыбу - песчанку. По словамъ поморовъ рѣка замерзаетъ въ первыхъ числахъ октября и расходится въ маѣ. Равнымъ образомъ и Рейнике упоминаетъ, что «осенью, въ половинѣ октября въ Териберкскую губу набивается много льда, при чемъ онъ во всю зиму бываетъ въ движеніи, такъ что для зимовки судовъ этотъ рейдъ неудобенъ». Тѣмъ не менѣе, можно сказать, что Териберка представляетъ вполнѣ благопріятныя условія для дальнѣйшаго своего развитія и несомнѣнно, въ самомъ близкомъ будущемъ, пріобрѣтетъ на восточной сторонѣ Мурмана первенствующее значеніе.

Изъ числа прочихъ становищъ восточной стороны Мурмана, представляющихъ нѣкоторыя удобства для якорной стоянки, можно указать еще только на *Семь острововъ* и *Малый Оленій*.

Что касается острова *Кильдинъ*, то по своему положенію въ центрѣ рыбныхъ промысловъ онъ, повидимому, представляетъ всѣ удобства для устройства на южномъ его берегу, значительнаго рыбопромышленнаго становища. Между тѣмъ, судя по имѣющимся свѣдѣніямъ, здѣсь никогда не было становъ рыбопромышленниковъ. Извѣстно только, что въ концѣ прошлаго и въ началѣ нынѣшняго столѣтія, соловецкіе монахи имѣли здѣсь хозяйственное заведеніе для скупки рыбы отъ промышленниковъ и что затѣмъ заведеніе это было уничтожено англичанами въ 1809 году. Въ настоящее время на всемъ островѣ проживаетъ всего одинъ колонистъ изъ норвежскихъ выходцовъ, уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ переселившійся сюда изъ Норвегіи. Онъ имѣетъ большое семейство, занимается рыбнымъ промысломъ и обзавелся очень хорошими хозяйственными постройками на берегу бухты Могильной. Сѣверные берега острова обрывистые, высотою до 600 ф., а южная сторона состоитъ изъ ровныхъ широкихъ террассъ, постепенно спускающихся къ берегу пролива и покрытыхъ хорошею травою. Длина острова 9 миль при ширинѣ отъ $1^1/_2$ до $3^1/_2$ миль. Ширина пролива, между островомъ и материкомъ, около 2 миль, причемъ къ срединѣ проливъ съуживается до 300 саж. Глубина въ проливѣ отъ 40 до 60 саж. и, такъ какъ проливъ открытъ восточнымъ и западнымъ вѣтрамъ и волненію, то единственное удобное якорное мѣсто находится въ бухтѣ Могильной, гдѣ довольно закрытый рейдъ, пространствомъ въ одну квадратную версту съ глубиною отъ 5 до 15 саж. Скорость теченія въ проливѣ доходитъ до трехъ узловъ, а въ узкости у мыса Пригоннаго до 4 узловъ, причемъ, во время перемѣны теченія, бываетъ сильный сулой. О замерзаемости Кильдинскаго пролива въ лоціи Рейнике говорится, что зимою въ проливѣ носитъ ледъ и поэтому здѣсь зимовать нельзя. Иногда случается, что узкость совершенно запирается льдомъ.

Наиболѣе значительный проливъ на всемъ Мурманскомъ побережьи есть *заливъ Кольскій*, онъ вдается внутрь материка на 30 миль, причемъ, по мѣрѣ удаленія отъ морского берега, прибрежныя скалы покрываются довольно густой растительностью, такъ что ближайшія возвышенности и вся мѣст-

ность, окружающая Колу, представляется уже совершеннымъ оазисомъ, по сравненію съ дикими и голыми скалами морского берега.

Самый *городъ Кола* расположенъ на ровной песчаной низменности, образовавшейся при впаденіи р. Колы въ Тулому. По имѣющимся историческимъ даннымъ, извѣстно что Кола существовала еще въ 1264 году какъ колонія, а въ 1850 году, во время Іоанна Грознаго, была переименована въ Кольскій острогъ, и служила мѣстомъ ссылки для государственныхъ преступниковъ. Имя Кольскаго острога внушало многимъ такой страхъ, что вѣроятно поэтому составилась поговорка: «отъ Колы три версты до ада».—Первая церковь въ Колѣ была построена въ 1533 году. Въ 1701 году Петръ Великій приказалъ укрѣпить Кольскій острогъ, переименовавъ его въ Кольскую крѣпость, въ которой въ 1774 году числилось 53 орудія. Въ тоже время управленіе Кольскимъ полуостровомъ было вѣрено коменданту и окружному начальнику. Въ 1775 г., при Императрицѣ Екатеринѣ II, округъ былъ переименованъ въ уѣздъ, а въ 1780 году Кольское Управленіе переименовано въ уѣздный городъ, причемъ коменданту приказано было сдать управленіе краемъ городничему, а арсеналъ и боевые запасы перевести въ Екатерининскую гавань, въ которой предполагалось устроить военный портъ, но мысль эта тогда не осуществилась и военные запасы въ 1801 году были перевезены въ Соловецкій монастырь. По имѣющимся историческимъ свѣдѣніямъ видно, что Кола неоднократно подвергалась нападенію шведовъ, а въ 1854 году Колу осаждали англійскія военныя суда, причемъ были сожжены каменный соборъ и древняя деревянная церковь.

Народонаселеніе и торговля Колы въ прошломъ столѣтіи, во времена существованія компаніи графа Шувалова, были въ сравнительно цвѣтущемъ состояніи. Между прочимъ, въ 1770 году Кола дала 250 человѣкъ матросовъ, для зарождавшагося тогда нашего военнаго флота. Въ началѣ нашего столѣтія, именно въ 1826 году, народонаселеніе Колы составляло 717 человѣкъ обоего пола. Въ 1859 году въ Колѣ считалось 514 человѣкъ, а въ настоящее время оно равняется 760 человѣкъ. Въ 1859 году Кола была объявлена заштатнымъ городомъ, а Кольскій уѣздъ причисленъ къ Кемскому, причемъ управленіе городомъ возложено на мѣстнаго исправника. Въ 1883 г. Кола снова была объявлена уѣзднымъ городомъ Коль-

скаго уѣзда. Въ настоящее время кромѣ каменнаго собора, всѣ зданія въ Колѣ деревянныя, числомъ до 200. Ежегодный доходъ города около 1500 руб. Общій видъ Колы напоминаетъ скорѣе небольшое село, нежели уѣздный городъ. Тѣмъ не менѣе, въ виду выгоднаго его положенія, какъ ближайшаго пункта по береговому сообщенію между Мурманомъ и берегомъ Бѣлаго моря, а главнымъ образомъ, въ виду начинающагося общаго оживленія Мурманскаго побережья, Кола несомнѣнно съ каждымъ годомъ будетъ значительно развиваться.

По значительному удаленію отъ морского берега, Кола никогда не могла служить становищемъ для рыбопромышленниковъ. Поэтому жители Колы для рыбныхъ промысловъ отправлялись въ бухты Мотовскаго залива и Рыбачьяго полуострова. Главнымъ же образомъ, жители Колы занимаются ловомъ семги въ верховьяхъ Кольскаго залива, а иногда въ зимнее время выѣзжаютъ на акулій промыселъ въ Кольскій и Мотовскій заливы.

Вершина Кольскаго залива у г. Колы представляетъ еще то существенное неудобство, что, вслѣдствіе малой глубины рейда и отмелыхъ береговъ, якорная стоянка здѣсь возможна для самыхъ небольшихъ судовъ. Даже такой небольшой пароходъ, какъ «Мурманъ» не можетъ подходить къ самому городу, а пароходы Мурманскаго общества должны останавливаться въ 4-хъ верстахъ, у мыса Дровяного. Здѣсь глубина 5 саж., а далѣе глубина залива постепенно увеличивается до 60, 100 и 180 саж.

По обоимъ берегамъ Кольскаго залива есть нѣсколько небольшихъ бухтъ, совершенно закрытыхъ отъ вѣтра и волненія и удобныхъ для якорной стоянки и зимовки, но такъ какъ они удалены отъ мѣста тресковыхъ промысловъ, то ни одна изъ этихъ бухтъ не служитъ становищемъ для рыбопромышленниковъ, въ томъ числѣ и заливъ Екатерининскій, съ прилегающими къ нему заливами Пала и Оленій.

Въ послѣднее время, Екатерининскій заливъ, или Екатерининская гавань, обратила на себя особенное вниманіе, въ виду поднятаго вопроса объ устройствѣ въ ней торговаго и даже военнаго порта.

Екатерининская гавань представляетъ узкій проливъ, образовавшійся между материкомъ и островомъ Екатерининскимъ, который соединяется съ материкомъ небольшимъ перешейкомъ, осыхающимъ фута на три надъ уровнемъ низкой воды. Длина

гавани отъ вершины ея до входныхъ мысовъ равняется 1100 саж. при ширинѣ отъ 150 до 200 саж. Глубина, въ среднемъ, около 25 саж. и мѣстами меньше. Грунтъ песокъ съ иломъ. Высота прилива около 11 футъ. Гавань окружена со всѣхъ сторонъ высокими горами, совершенно защищающими ее отъ вѣтровъ и волненія. Береговыя скалы почти вездѣ совершенно отвѣсныя, такъ что, за исключеніемъ двухъ, трехъ небольшихъ площадокъ, на берегахъ залива вовсе нѣтъ удобныхъ мѣстъ для береговыхъ построекъ. Наиболѣе удобное мѣсто для поселенія находится на южной оконечности острова Екатерининскаго, противъ осыхающаго въ малую воду перешейка между островомъ и материкомъ и въ настоящее время оно занято подъ складъ угля, мастерскія и зданія для команды парохода Мурманскаго Общества и административнаго парохода Мурманъ. Горы, окружающія Екатерининскую гавань, почти вездѣ совершенно голыя и только въ вершинѣ залива, въ ложбинахъ между скалами, растетъ невысокая трава и мѣстами мелкій стелющійся березнякъ.

Берега гавани вездѣ чистые и приглубые. Сейчасъ же передъ входомъ въ гавань съ сѣверной стороны Екатерининскаго острова глубина отъ 60 до 100 саж., такъ что здѣсь, по словамъ Рейнике, нигдѣ нельзя стать на якорь, иначе, какъ войдя въ гавань. Парусным судамъ можно входить въ заливъ только съ надежнымъ попутнымъ вѣтромъ, такъ какъ по узкости входа лавировать въ немъ нельзя. Что касается удобствъ для якорной стоянки и зимовки судовъ, то въ этомъ отношеніи несмотря даже на нѣкоторую замерзаемость Екатерининской гавани, она несомнѣнно удовлетворяетъ всѣмъ условіямъ и, по выраженію Рейнике, «нельзя вообразить стоянки безопаснѣе и покойнѣе».

Екатерининская гавань, какъ извѣстно, неоднократно служила мѣстомъ зимовки для нашихъ военныхъ судовъ. Въ 1741 -44 гг. здѣсь зимовали суда эскадры адмирала Бредаля и капитана Льюиса. Въ это же время была сдѣлана и первая опись Екатерининской гавани, причемъ производителю работъ лейтенанту Вишкову между прочимъ предписывалось, опредѣлить мѣсто для сооруженія батарей, магазиновъ и для служительскихъ казармъ на 3500 человѣкъ. Затѣмъ имѣются свѣдѣнія, что всѣ бывшія здѣсь строенія въ 1802 году были безвозмездно переданы Бѣломорской торговой компаніи, которая привела ихъ въ порядокъ и устроила здѣсь складъ своихъ

ловаровъ. Въ это время постройки состояли изъ многихъ магазиновъ, амбаровъ, погребовъ и одного весьма хорошаго дома для приказчика; вдоль берега была построена пристань и набережная. Тутъ обыкновенно зимовали компанейскія суда. Затѣмъ извѣстно, что въ 1809 году Екатерининская гавань подверглась нападенію англійскихъ военныхъ судовъ, а въ 1813 году Бѣломорская компанія закрыла свои дѣйствія и всѣ оставшіяся заведенія опять перешли въ казенное вѣдомство, которое предоставило ихъ въ общее пользованіе мореходцевъ, посѣщавшихъ Екатерининскую гавань. По словамъ Рейнике, въ 1822 году стѣны всѣхъ строеній были еще цѣлы, но крыши и полы большею частью уже не существовали, пристань также приходила въ упадокъ, а въ 1826 году здѣсь не было уже ни одного бревна. Сохранившимся былъ только одинъ подземный погребъ, въ которомъ укрывались иногда отъ непогоды рыбопромышленники.

Что касается сосѣднихъ Заливовъ *Пала* и *Оленій*, то судя по лоціи Рейнике, они имѣютъ совершенно такой же характеръ, какъ и заливъ Екатерининскій и никакихъ преимуществъ передъ нимъ не имѣютъ. Напротивъ, глубина въ нихъ нѣсколько болѣе, а оба входа въ заливъ Пала очень узкіе, съ глубиной уменьшающейся до одной сажени. Судя по лоціи, замерзаютъ они въ серединѣ октября, таетъ ледъ въ половинѣ мая. По имѣющимся новѣйшимъ свѣдѣніямъ ледъ въ этихъ гаваняхъ бываетъ настолько слабъ, что легко можетъ быть разбиваемъ пароходами и даже паровыми барказами.

Несомнѣнное преимущество Екатерининской гавани сравнительно съ Колою, какъ въ отношеніи меньшей замерзаемости, такъ и по удобствамъ для стоянки и зимовки судовъ всѣхъ ранговъ, вызвало въ самое послѣднее время предположеніе правительства объ устройствѣ въ ней торговаго порта, и о перенесеніи изъ Колы въ Екатерининскую гавань всѣхъ административныхъ учрежденій.

Вопросъ объ устройствѣ значительнаго торговаго порта на Мурманскомъ берегу возбуждался неоднократно. Такъ еще въ 1870 г. бывшій начальникъ Архангельской губерніи д. с. с. Качаловъ, сопровождавшій Великаго Князя Алексѣя Александровича въ его путешествіи по сѣверу Россіи, входилъ въ Министерство Финансовъ съ представленіемъ, въ которомъ указывалъ, что для развитія торговли, промысловъ, мореплаванія и вообще улучшенія Архангельской губерніи, представ-

лялось настоятельно необходимымъ устроить на Мурманскомъ берегу коммерческій портъ, причемъ лучшимъ мѣстомъ для того онъ считалъ островъ *Кильдинъ*.

Изъ производившейся по этому предмету, между подлежащими министерствами переписки, видно, что предположеніе Архангельскаго губернатора было вполнѣ одобрено какъ Министромъ Финансовъ, такъ и Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, при чемъ генералъ-адъютантъ Краббе заявилъ, что Морское Министерство будетъ всѣми зависящими отъ него средствами способствовать устройству порта, присовокупивъ, что генералъ адъютантъ Посьетъ, который лично обозрѣвалъ, сопровождая Великаго Князя Алексѣя Александровича, Мурманскій берегъ и которому были препровождены на заключеніе представленія Архангельскаго губернатора, выразилъ, что онъ «отъ слова до слова согласенъ съ приведенными въ помянутомъ представленіи доводами».

За симъ вопросъ объ учрежденіи порта на Мурманѣ вмѣстѣ съ другими вопросами, касающимся мореходства, морскихъ промысловъ и торговли на сѣверѣ, былъ переданъ на обсужденіе учрежденной при Министерствѣ Финансовъ особой комиссіи, которая, съ своей стороны, соглашалась съ приведенными соображеніями и пришла къ заключенію, что учрежденіе проектируемаго порта и административнаго центра на Мурманскомъ берегу—могло бы въ въ значительной мѣрѣ способствовать развитію на нашемъ сѣверѣ торговли, промышленности и мореплаванія, причемъ избраніе пункта для предположеннаго порта комиссія признала нужнымъ поручить особой экспедиціи, вмѣнивъ ей въ обязанность исчислить и тѣ расходы, которые потребуются, какъ для приспособленія порта, такъ и для помѣщенія правительственныхъ и частныхъ учрежденій.

Вслѣдствіе этого, по сношенію министровъ Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ и Морского, лѣтомъ 1872 года была снаряжена на Мурманъ особая экспедиція, изъ членовъ отъ этихъ министерствъ, подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Собѣщанскаго (*).

(*) Въ составъ комиссіи вошли: отъ Министерства Финансовъ Д. С. Михайловскій, отъ Морского Министерства командиръ Архангельскаго порта Капитанъ 1 р. Ухтомскій и инженеръ морской строительной части под. Митуричъ, отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ лѣсничій Трофименко, при участіи

Согласно составленной, по соглашенію Министра Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ инструкціи, при выборѣ порта на Мурманскомъ побережьи экспедиціи предписывалось:

1) Чтобы мѣсто порта было избрано по возможности въ срединѣ нашего Мурманскаго берега и на пути судовъ, идущихъ изъ-за границы къ Архангельску.

2) Чтобы портъ былъ вполнѣ безопасенъ для стоянки и удобенъ при всякомъ вѣтрѣ для входа и выхода судовъ всѣхъ размѣровъ.

3) Чтобы въ назначенномъ для портоваго города пунктѣ, было достаточно прѣсной воды.

4) Избранное для портоваго города мѣсто и его окрестности надлежало нанести на планъ въ масштабѣ 50 саж. въ дюймѣ, съ обозначеніемъ на немъ мѣстъ: а) для рейда, пристани и набережной, складовъ каменнаго угля и другихъ громоздкихъ товаровъ; б) для верфи и доковъ; в) для площади гостиннаго двора и торговыхъ рядовъ; г) для православныхъ и лютеранскихъ церквей и для кладбищъ; д) для Городскаго Общественнаго Управленія, для полиціи и суда; е) для Городскаго банка и другихъ кредитныхъ установленій; ж) для училищъ, дѣтскихъ пріютовъ и больницъ; з) для общественныхъ садовъ, бульваровъ, скверовъ, водопроводовъ, фонтановъ, бассейновъ, каналовъ и сточныхъ трубъ; к) для частныхъ застроекъ, считая 10—15 тыс. жителей; л) для боень и живодерни; м) для такихъ фабрикъ и заводовъ, которые по закону внутри города не могутъ быть терпимы.

5) Къ проектному плану города, вмѣстѣ съ объяснительной запиской, должны быть приложены, составленные чинами подлежащихъ вѣдомствъ: чертежи, фасады и смѣты на постройку православной церкви, квартиры для причта, судьи, судебнаго слѣдователя, становаго пристава, врача, фельдшера, больницы, школы, становищенскихъ избъ и службъ.

Изъ представленнаго на имя Министра Финансовъ въ октябрѣ 1872 г. рапорта предсѣдателя экспедиціи видно, что экспедиція начала свои изслѣдованія съ устья Паз-рѣки, посѣтивъ на шкунѣ «Полярная Звѣзда» нижеслѣдующія мѣстности:

Архангельскаго губернатора Статскаго Совѣтника Васильева, командира шкуны «Полярная Звѣзда» К. Л. Капитцева, Капитана флотскихъ штурмановъ Поручика Растова, землемѣра Бѣляева и члена Архангельской Строительной комиссіи Тыпинскаго.

Губу Печенгу, Айновы Острова, Волоковую Губу, Вайда Губу, Зубовскіе Острова, Цыпъ Наволокъ, Корабельную бухту, Губу Ура, Екатер. Гавань, островъ Кильдинъ, Териберку, Порчниху, Семь острововъ и Губу Лица.

Всѣ эти мѣстности были, какъ видно изъ отчета, подробно изслѣдованы и описаны экспедиціей; мѣстности же, найденныя особенно пригодными для устройства порта и расположенія города были сняты на планъ. Эти планы въ дѣлахъ архива не сохранились, но изъ отчета экспедиціи видно, что на нихъ обозначались мѣста для гавани, верфи, дока, набережныхъ, складовъ, улицъ, площадей, общественныхъ и частныхъ зданій и проч.

При окончательномъ обсужденіи вопроса о выборѣ на Мурманскомъ берегу пункта, удобнаго для учрежденія портоваго города, экспедиція пришла къ убѣжденію, что по громадному 800 верстному протяженію Мурманскаго берега и по самому свойству мѣстныхъ рыбныхъ промысловъ, начинающихся ранней весной въ Варангерскомъ заливѣ и подвигающихся потомъ вдоль океанскаго берега къ мысу С. Носъ,—нужды промышленности и торговли не могутъ быть удовлетворены однимъ только портомъ и потому экспедиція проектировала устройство трехъ портовыхъ городовъ, а именно: въ Монастырской Губѣ, на остр. Кильдинъ, въ Губѣ Порчнихѣ, на восточной сторонѣ Мурмана, и въ Корабельной бухтѣ Рыбачьяго полуострова и кромѣ того экспедиція признала полезнымъ устроить два образцовыхъ становища, въ заливахъ Териберскомъ и Печенгскомъ, причемъ, по мнѣнію экспедиціи, и эти послѣднія со временемъ должны были сами собою разрости и преобразоваться въ портовые города.

Какъ видно изъ отчета экспедиціи, расходы казны на приспособленіе указанныхъ мѣстностей къ предназначенной цѣли должны были составить:

На гавань и двѣ пристани на Кильдинѣ . . .	12.000 р.
На устройство мола и гавани въ Кораб. бухтѣ .	47.000 »
На двѣ пристани и гавань въ Порчнихѣ . . .	11.000 »
На пристань въ Териберкѣ	9.869 »
На пристань и зимнее помѣщеніе для судовой команды крейсера въ Печенгѣ.	9.000 »
А всего . .	80.869 р.

Образованная при Министерствѣ Финансовъ комиссія, для изысканія мѣръ къ экономическому развитію Сѣвера, по разсмотрѣніи отчета экспедиціи, нашла, что открытіе сразу трехъ портовыхъ городовъ было бы преждевременно, въ особенности, когда потребность торговли еще не выяснилась и поэтому признала достаточнымъ ограничиться устройствомъ порта въ одномъ только пунктѣ. Принимая же во вниманіе, что островъ Кильдинъ представляетъ во всѣхъ отношеніяхъ наиболѣе удобствъ и удовлетворяетъ всѣмъ требуемымъ для морского порта условіямъ, постановила ходатайствовать объ устройствѣ портоваго города на островѣ Кильдинѣ.

Согласно составленной членами экспедиціи смѣты, въ Монастырской Губѣ острова Кильдина предполагалось построить:

Православную церковь на 160 человѣкъ стоимостью.	13.628 р.
Домъ для церковно-служителей	12.020 »
Домъ для лицъ административнаго и судебнаго персонала, съ помѣщеніемъ для арестантовъ .	29.455 »
Помѣщеніе для училища и учителей со служб. .	11.900 »
Помѣщеніе для муж. и женск. больницы, доктора, фельдш., бани и прачешной	19.640 »
Домъ для городской управы съ пожарнымъ цейхаузомъ	7.800 »
Домъ для маркитанта со службами	9.577 »
Домъ для команд. крейсера и его помощн. . .	3.216 »
Казармы для 24 ч. судов. команды съ баней. .	8.015 »
Пристань для гребныхъ судовъ	1.870 »
Пристань для большихъ судовъ	8.015 »
На постановку трехъ буевъ	5.544 »
На разные расходы	1.539 »
А всего . .	132.219 р.

Что касается прочихъ мѣстностей, на которыя указывала экспедиція, какъ на удобныя для устройства портовыхъ городовъ и становищъ, то комиссія полагала необходимымъ поставить ихъ въ такія условія, чтобы частныя лица не могли захватить оныя въ собственность.

Предположеніе комиссіи встрѣтило однако тогда со стороны Министерства Внутреннихъ Дѣлъ нѣкоторыя возраженія, относительно возможности успѣшнаго развитія въ проектиро-

ваниомъ на Мурманѣ портѣ промышленно-торговой дѣятельности. Сомнѣніе это поддерживалось и отзывомъ Начальника Архангельской губ. д. с. с. Игнатьева, который находилъ, «значеніе этого порта для благосостоянія сѣвернаго края маловажнымъ и процвѣтаніе его въ будущемъ мало вѣроятнымъ», причемъ указывалъ, что «не города создаютъ широкое развитіе промышленности, а самая промышленность создаетъ города и что всякія, искусственныя въ этомъ отношеніи мѣры, могутъ только ввести казну въ непроизводительныя затраты, что едва ли этотъ портъ не будетъ лишь мѣстомъ пребыванія должностныхъ лицъ, а поморы попрежнему за хлѣбомъ для торговли съ Норвегіей будутъ являться непосредственно въ Архангельскъ; Архангельскія же торговыя конторы, имѣя сношенія не съ Норвегіей, а съ англійскими, германскими и голландскими портами, вовсе не нуждаются въ складочныхъ мѣстахъ на Мурманѣ, города котораго явились бы такимъ образомъ лишь промежуточными станціями».

Съ своей стороны, Министръ Финансовъ указывалъ на то обстоятельство, что Бѣломорскіе порты освобождаются отъ льда лишь въ іюнѣ, тогда какъ морскіе звѣриные промыслы начинаются раннею весною, поэтому съ устройствомъ порта въ одной изъ незамерзающихъ бухтъ, наши промышленники получили бы возможность оставаться тамъ на зимовку и выходить на промыселъ въ лучшее для того время. Кромѣ того учрежденіе порта на Мурманѣ, по мнѣнію ст. секр. Рейтерна, могло бы принести также огромную пользу мореплаванію. Имѣя въ виду, что товары, отправляемые за границу изъ Бѣломорскихъ портовъ, почти исключительно вывозились на судахъ иностранныхъ, а русскія суда въ этой перевозкѣ почти никакого участія не принимали, то «съ устройствомъ порта на Мурманѣ, явилась бы возможность имѣть тамъ склады для нашихъ отпускныхъ товаровъ, въ особенности лѣсныхъ матеріаловъ, смолы и проч., которые могли бы быть туда доставляемы каботажемъ изъ отпускныхъ портовъ на русскихъ судахъ и затѣмъ уже оттуда отправляемы за границу. При такихъ условіяхъ русское судоходство привлеклось бы къ каботажной перевозкѣ и получило полную возможность къ усиленному развитію; наконецъ, необходимость устройства порта вызывалась и настоятельною потребностью учрежденія на Мурманѣ административнаго центра». Поэтому, совершенно раздѣляя соображенія комиссіи, статсъ-секретарь Рейтернъ призналъ со своей

стороны возможнымъ испросить разрѣшеніе на внесеніе предположеннаго расхода въ 132.219 р. въ подлежащую смѣту 1877 года.

Равнымъ образомъ и Министръ Государственныхъ Имуществъ находилъ, что устройство означеннаго портоваго города должно несомнѣнно послужить къ развитію колонизаціи и промысловъ на Мурманскомъ берегу и со своей стороны просилъ отзыва Государственнаго Контролера (20 Марта 1876 г.), не встрѣчается ли какихъ либо препятствій къ внесенію исчисленной суммы въ смѣту Лѣсного Департамента на 1877 годъ.

Въ отвѣтъ на это Государственный Контролеръ увѣдомилъ Министра Государственныхъ Имуществъ, что учрежденіе новаго портоваго города на остр. Кильдинѣ, есть только пока предположеніе и что въ виду значительности предстоящаго казнѣ, сверхъ исчисленнаго на постройку города единовременнаго расхода, еще ежегодныхъ затратъ на его охраненіе и содержаніе въ немъ административныхъ мѣстъ и лицъ, онъ признавалъ бы необходимымъ прежде чѣмъ внести въ смѣту помянутый кредитъ, подвергнуть разсмотрѣнію въ установленномъ порядкѣ вопросъ, о самой необходимости учрежденія предполагаемаго портоваго города, въ связи съ тѣми единовременными и постоянными расходами, которые должны повести за собой это учрежденіе.

Дальнѣйшаго движенія дѣло это не получило и вопросъ объ устройствѣ порта на Мурманскомъ берегу — болѣе не возбуждался до 1888 г., когда Олонецкимъ Губернаторомъ д. с. с. Григорьевымъ, въ письмѣ на имя Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, было указано на возможность и *желательность устройства на Мурманскомъ берегу, и именно въ заливѣ Озерко, военнаго порта* или на первое время укрѣпленной угольной стоянки для нашихъ крейсеровъ.

«Въ письмѣ своемъ д. с. с. Григорьевъ между прочимъ указывалъ, что между многими, незамерзающими и совершенно закрытыми отъ океанскаго волненія бухтами, обращаетъ на себя вниманіе обширный Мотовскій заливъ, съ гаванью «Озерко», глубоко вдающійся въ Рыбачій полуостровъ. Что по углубленію и квадратной поверхности воднаго пространства, эта гавань можетъ вмѣстить въ себѣ большое количество самыхъ крупныхъ судовъ. Длинный и узкій входъ въ Мотовскій заливъ легко можетъ быть загражденъ и защищенъ батареями,

расположенными на возвышенныхъ и обрывистыхъ берегахъ. Гавань Озерко можетъ быть легко и удобна соединена каналомъ съ Заливомъ Волоковымъ; такое искусственное соединеніе открыло бы флоту, стоящему въ заливѣ Озерко, два выхода въ океанъ и чрезвычайно затруднило бы блокаду флота въ немъ находящагося. Суда, стоящія въ подобной гавани, могли бы считать себя совершенно безопасными отъ покушеній непріятеля и способными напасть на него, или выйти куда и когда угодно тотчасъ же, по полученіи приказанія».

Управляющій Морскимъ Министерствомъ тогда же предписалъ директору Бѣломорскихъ маяковъ Кап. 2 р. Иванову отправиться на Рыбачій полуостровъ и совмѣстно съ судовымъ врачемъ К. С. Андреевымъ произвести нижеслѣдующія работы:

а) глазомѣрную и, если удастся, компасную съемку берега и рекогносцированный промѣръ съ изслѣдованіемъ грунта морского дна во всѣхъ тѣхъ бухтахъ, которыя по характеру береговъ, глубинѣ и грунту, окажутся удобными для устройства въ нихъ морской станціи.

б) глазомѣрную нивелировку и зондировку почвы болота и тундры до твердаго грунта, на указанныхъ Олонецкимъ Губернаторомъ перешейкахъ, на предметъ прорытія въ нихъ каналовъ.

в) выяснить вопросъ о степени удобства этихъ мѣстностей для постройки на нихъ батарей и объ условіяхъ для высадки непріятельскаго десанта на сѣверномъ берегу Рыбачьяго полуострова, а также собрать всѣ свѣдѣнія о замерзаемости этихъ мѣстностей, времени появленія и изчезновенія льда и т. д.

Изъ представленнаго Кап. 2 ранга Ивановымъ отчета по его командировкѣ можно усмотрѣть, что за 2 мѣсяца пребыванія его на Рыбачьемъ полуостровѣ, онъ изслѣдовалъ не только гавань Озерко съ прилегающими перешейками, но и всѣ главные заливы на Рыбачьемъ полуостровѣ, осмотрѣлъ весь сѣверный его берегъ и кромѣ того Печенгскій заливъ, Титовскую губу и Екатерининскую гавань.

Относительно залива *Озерко* Кап. 2 ранга Ивановъ, въ отчетѣ своемъ изложилъ, что «по обширности, глубинѣ и качествамъ грунта, это самая лучшая и спокойная гавань на Мурманскомъ берегу. Окруженная горами высотою до 570 футъ, она имѣетъ отлогіе берега, удобные для построекъ. По изслѣдованіи почвы перешейка и изъ сравненія, произведеннаго промѣра съ картою 1848 года, Кап. 2 ранга Ивановъ пришелъ

къ убѣжденію, что заливъ этотъ мелѣетъ отъ засыпки его мелкимъ камнемъ, приносимымъ съ горь — ручьями». Несмотря, однако, на такое обмелѣніе, заливъ Озерко въ средниѣ представляетъ, по словамъ Кап. 2 ранга Иванова, превосходную стоянку для огромнаго числа судовъ всѣхъ рангов. Грунтъ— мелкій камень и коралъ. Высота прилива около 9 футъ. Замерзаніе бываетъ рѣдко и по отзыву жителей за послѣдніе 25 лѣтъ заливъ Озерко замерзалъ всегда два раза. Входъ въ гавань шириною въ 300 саж. безопасенъ и для большихъ судовъ, съ осадкою 22 ф.

Что касается *вопроса о прорытіи перешейка* для устройства западнаго выхода изъ залива Озерко въ Варангскій заливъ, чрезъ большую Волоковую губу, то Кап. 2 ранга Ивановъ сообщилъ, что «этотъ перешеекъ представляетъ узкую полосу низкой земли, протяженіемъ отъ залива Озерко до большой Волоковой Губы въ 850 саж. при ширинѣ отъ 150 до 40 саж. и высотою надъ уровнемъ моря въ среднемъ около 7 футъ, причемъ вся эта мѣстность изрѣзывается въ различныхъ направленіяхъ горными отпрысками, высотою отъ 6 до 14 футъ, между которыми сравнительно узкіе промежутки покрыты тундрою, небольшими озерами прѣсной воды и довольно густою растительностью. Глубина слоя грунта, поддающагося снятію, состоитъ изъ тундры, гальки и песку, непревышающихъ $1^1/_2$ саж., а ниже является уже сплошной гранитъ. Если бы прорытіе здѣсь перешейка и оказалось возможнымъ, то самая поддержка глубины въ каналѣ и въ его устьяхъ потребовала бы постоянныхъ землечерпательныхъ работъ, такъ какъ верховья обоихъ заливовъ, Озерко и Большой Волоковой губы, постоянно наполняются мелкимъ камнемъ».

Сравнительно болѣе легкой задачей, по мнѣнію г. Иванова, «представляется прорытіе другого перешейка, соединяющаго средній полуостровъ съ Мурманскимъ берегомъ, чрезъ Кутовскую губу въ Малую Волоковую. Перешеекъ этотъ протяженіемъ около 2630 с. и шириною около 260 с. у Кутовой губы, далѣе къ западу суживается между обоими хребтами горъ и посредниѣ представляетъ узкій корридоръ, шириною отъ 65 до 20 саж. Уровень почвы по всему перешейку колеблется отъ 7 до 26 ф. и въ среднемъ едва ли превышаетъ 10 футъ надъ уровнемъ моря. Вся эта мѣстность перешейка точно также покрыта толстымъ слоемъ тундры, небольшими озерами и сплошь заросла довольно высокой травой и кустарникомъ

ивы». Для прорытія здѣсь канала до глубины 18 футъ ниже уровня моря потребуется, по расчету К. 2 р. Иванова, «выпуть не менѣе 660.000.000 куб. футъ, или около 2.000.000 куб. саж. грунта, преимущественно сплошного гранита» (*).

Относительно вопроса о возможности *военной защиты* предполагаемой морской станціи въ заливѣ Озерко, Кап. 2 р. Ивановъ донесъ, что, по его мнѣнію «для обезпеченія казенныхъ складовъ на томъ или другомъ перешейкѣ Рыбачьяго полуострова, потребуется поставить не менѣе трехъ батарей, одной сильной, вооруженной дальнобойными орудіями и поставленной на одномъ изъ мысовъ Мурманскаго берега у входа въ Мотовскій заливъ, и двухъ менѣе сильныхъ, поставленныхъ по берегамъ Варангерскаго залива (одной на мысѣ Земляномъ, для защиты входа въ большую Волоковую губу, а другой на одномъ изъ западныхъ мысовъ малой Волоковой губы)». Постройку батарей на южномъ берегу Малой Волоковой губы К. 2 р. Ивановъ находилъ «неудобной по затруднительности берегового сообщенія, а батареи, построенныя на сѣверномъ берегу Большой Волоковой губы, могутъ быть форсированы съ тыла десантомъ, высадившимся гдѣ нибудь на сѣверномъ берегу Рыбачьяго полуострова».

По вопросу объ *условіяхъ для высадки десанта*, Кап. 2 ранга Ивановъ сообщилъ, что «при тихой погодѣ весь сѣверный берегъ Рыбачьяго полуострова доступенъ для высадки, при свѣжихъ же сѣверныхъ вѣтрахъ берегъ этотъ дѣлается совершенно неприступнымъ, даже для такихъ знатоковъ мѣстности, какъ поморы-рыбопромышленники. Наилучшія мѣста для высадки суть: гавань Цыпъ Наволокъ, Зубовскіе острова и Вайда Губа. Всѣ эти гавани имѣютъ удобное береговое сообщеніе какъ между собою, такъ и чрезъ Рыбачій полуостровъ, къ заливу Озерко». Во всѣхъ трехъ бухтахъ и въ особенности въ Цыпъ-Наволокѣ по словамъ К. 2 ранга Иванова, «имѣется на случай высадки масса пригоднаго жилья», а также здѣсь можно достать свѣжую рыбу и хоть плохого качества, но топливо, приготовляемое мѣстными жителями изъ тундры, которую они спластываютъ, рѣжутъ на квадратные куски и сушатъ».

(*) Столь большое количество земляныхъ работъ, для прорытія перешейка длиною въ 5 верстъ и высотою надъ уровнемъ моря менѣе двухъ саж., получилось вслѣдствіе того, что при своихъ расчетахъ К. 2 ранга Ивановъ имѣлъ въ виду, не ту или другую опредѣленную ширину канала, а принималъ въ расчетъ всю площадь перешейка, между обоими хребтами горъ, которую онъ опредѣлилъ равной 368.200 квадратныхъ саженъ.

Климатъ Рыбачьяго полуострова, по сообщенію Кап. 2 ранга Иванова, отличается большою влажностью. Теплыя лѣтнія погоды устанавливаются здѣсь не ранѣе конца іюня, но, кромѣ довольно низкой сравнительно температуры воздуха и влажности вообще, самымъ тяжелымъ условіемъ для жизни и работъ.— являются здѣсь густые туманы.

Относительно *Большой Волоковой губы*, Кап. 2 р. Ивановъ сообщилъ, что заливъ этотъ открытъ для С. З. вѣтровъ, а имѣющіяся въ юго-восточной части залива бухточки, могутъ служить только для небольшихъ судовъ, что «сѣверная бухточка почти вся обмелѣла и что ее приходилось бы постоянно очищать отъ засыпающихъ ее камней. Вслѣдствіе невозможности сухопутнаго сообщенія съ материкомъ, чрезъ кряжи горъ, устройство въ Большой Волоковой губѣ станціи или склада —невозможно. Малая Волоковая губа точно также ничѣмъ не защищена отъ С. З. вѣтровъ, а берега ея приглубы только къ юго-западной ея части».

Осмотрѣвъ *Печенгскій заливъ*, Кап. 2 р. Ивановъ нашелъ, что «по климату, почвеннымъ условіямъ, спокойствію отъ всѣхъ вѣтровъ и превосходной якорной стоянкѣ для судовъ, эта громадная бухта, могущая вмѣстить весь русскій флотъ, была бы едва ли не наилучшей гаванью по всему Мурману, если бы она имѣла какое либо береговое сообщеніе съ Россіей. Входъ въ эту бухту свободный, глубокій можетъ быть совершенно защищенъ даже небольшой батареей, поставленной на тѣхъ громадныхъ твердыняхъ, которыя съ запада и съ востока ограничиваютъ этотъ входъ. Условія жизни въ Печенгской губѣ значительно отличаются отъ остальныхъ мѣстностей Мурманскаго побережья. Подобно тому, какъ на восточной сторонѣ Мурмана, всѣ берега состоятъ изъ дикихъ скалъ, покрытыхъ тундрою и только въ глубинѣ Кольскаго залива по долинѣ рѣки Туломы растутъ лѣса, годные какъ строевой матеріалъ, такъ точно и на западной сторонѣ Мурмана, только по долинѣ р. Печенги, въ глубинѣ бухты, расположены богатые луга и хорошій лѣсъ». Вѣроятно поэтому то, заключаетъ Кап. 2 р. Ивановъ, «еще въ самыя отдаленныя историческія времена жизни Мурмана, на немъ только въ двухъ мѣстахъ осѣдало значительное русское населеніе—это городъ Кола и губа Печенга. Не смотря даже на военный погромъ и полное истребленіе бывшаго Печенгскаго монастыря, народъ при первой возможности бросился на эти мѣста. Явились поселенія Мона-

стырское и Княжуха. И православное монашество, и русскіе колонисты, и пришлый поморъ постоянно тяготѣли къ Печенгѣ и не смотря на тысячи препятствій, здѣсь развилась теперь бойкая, чисто русская жизнь».

Объясняется это, по мнѣнію Кап. 2 р. Иванова, «превосходными качествами Печенгской губы, въ связи съ лучшими климатическими условіями сравнительно съ болѣе восточными мѣстностями Мурманскаго побережья. По мѣрѣ того, какъ съ удаленіемъ къ востоку струя Гольфстрема, становится все болѣе и болѣе низкой температуры, а Мурманскій берегъ постепенно уклоняется отъ него къ югу, вмѣстѣ съ тѣмъ и средняя годовая температура въ становищахъ Мурманскаго берега съ удаленіемъ на востокъ значительно падаетъ».

Только давнишнимъ знакомствомъ норвежцевъ съ климатическими и территоріальными условіями мурманскаго побережья Кап. 2 р. Ивановъ объясняетъ тотъ фактъ, что «норвежцы, получивъ для себя по конвенціи съ нами, все дѣйствительно здѣсь цѣнное, остановились у Варангерскаго залива, зная, что далѣе къ востоку не стоитъ добиваться мѣста, такъ какъ жизнь тамъ съ каждымъ шагомъ становится все болѣе и болѣе невыносимой». Поэтому и по другимъ соображеніямъ К. 2 р. Ивановъ полагаетъ, что при выборѣ мѣста для военной станціи на Мурманѣ, въ связи съ вопросомъ о проведеніи туда желѣзной дороги, «не слѣдуетъ пренебрегать взглядами мѣстнаго населенія, вѣками тяготѣвшаго къ Печенгской губѣ».

Посѣтивъ затѣмъ *Екатерининскую гавань* Кап. 2 р. Ивановъ замѣтилъ о ней только, что «едва ли ей можно отказать въ удобствѣ, при выборѣ мѣста подъ устройство порта на Мурманѣ», присовокупивъ въ заключеніе, что по его мнѣнію, «Печенга и Екат. гавань суть два мѣста, которыя могутъ больше всего претендовать на устройство порта; въ особенности Екат. гавань, какъ имѣющая лѣтомъ и зимою сообщеніе съ Россіей чрезъ Кольскій полуостровъ».

Такимъ образомъ Кап. 2 р. Ивановъ всѣ три гавани: Озерко, Печенгу и Екатерининскую, признаетъ «едва ли не самыми лучшими» для устройства въ нихъ военнаго порта, причемъ по отношенію къ гавани Озерко онъ указалъ на неудобство ея въ стратегическомъ отношеніи, на прогресивное обмѣленіе гавани отъ засыпки ея мелкимъ камнемъ, приносимымъ съ горъ ручьями и на значительность земляныхъ работъ для прорытія каналовъ на перешейкахъ.

По разсмотрѣніи отчета Кап. 2 р. Иванова Управляющій Морскимъ Министерствомъ нашелъ, что вообще «осмотръ бухтъ Рыбачьяго полуострова показалъ полную непригодность ихъ для устройства собственно военнаго порта, или укрѣпленной станціи, ибо при трудности защиты входа въ бухты съ моря, такой портъ можетъ быть закрытъ блокадой и тѣмъ, при пеимѣніи сухопутныхъ сообщеній чрезъ Лапландскій полуостровъ, поставленъ въ критическое положеніе».

Такимъ образомъ и вопросъ объ устройствѣ на Мурманскомъ берегу собственно военнаго порта не получилъ дальнѣйшаго движенія.

Затѣмъ, въ самое послѣднее время снова былъ поднятъ *вопросъ объ устройствѣ на Мурманскомъ берегу коммерческаго порта*, именно въ 1894 году, когда Министръ Финансовъ т. с. Витте, лично посѣтивъ сѣверъ Россіи, пришелъ къ убѣжденію, что для торгово-промышленнаго развитія Мурманскаго побережья представляется существенно необходимымъ учредить тамъ новый административный и торговый центръ, такъ какъ существующій въ настоящее время административный центръ г. Кола не удовлетворяетъ своему назначенію, ни въ административномъ, ни въ торговомъ отношеніи.

Въ представленіи своемъ по этому предмету въ Государственный Совѣтъ, Министръ Финансовъ между прочимъ указывалъ, что г. Кола, находясь въ глубинѣ Кольскаго Залива, въ 60 верстахъ отъ морскаго берега представляетъ значительное затрудненіе для доступа къ нему какъ парусныхъ, такъ и паровыхъ судамъ. Что, кромѣ того, Кольскій заливъ замерзаетъ зимою на протяженіи 25 верстъ отъ Колы, а осенью и весною отъ сильнаго теченія изъ рѣкъ Колы и Туломы, а также отъ приливовъ и отливовъ, большія массы льду постоянно перемѣщаются съ мѣста на мѣсто и тѣмъ значительно затрудняютъ безопасную якорную стоянку судовъ. Вслѣдствіе этого органы власти не могутъ имѣть надлежащаго надзора за промысловой дѣятельностью побережья, а рыбопромышленники не всегда имѣютъ возможность попадать по своимъ надобностямъ въ Колу. Кромѣ того, за отсутствіемъ на нашей территоріи пункта для обмѣна произведеній, вся торговля сосредоточивается исключительно въ сосѣднихъ норвежскихъ городахъ, куда ежегодно собирается большое число нашихъ Поморовъ и гдѣ они поставлены въ полную зависимость отъ иностранныхъ купцовъ. Поэтому, въ видахъ правильнаго раз-

витія нашей торговли на сѣверѣ и ослабленія ея зависимости отъ иностранныхъ торговцевъ, по мнѣнію тайнаго совѣтника Витте, представлялось необходимымъ безотлагательно приступить къ устройству на Мурманскомъ берегу удобнаго для стоянки судовъ коммерческаго порта, который вмѣстѣ съ тѣмъ служилъ бы и административнымъ центромъ.

Наиболѣе удобнымъ пунктомъ для учрежденія такого порта на Мурманѣ, т. с. Витте призналъ Екатер. гавань. Какъ административный центръ, гавань эта, по мнѣнію Министра Финансовъ, удобна тѣмъ, что, имѣя свободный доступъ для судовъ всякаго размѣра, она расположена въ средней части побережья, въ центрѣ промышленнаго района, на границѣ между западной частью Мурмана, гдѣ происходитъ весенній ловъ рыбы и его восточной частью, гдѣ производится ловъ лѣтній и осенній, а въ смыслѣ торговаго порта, она представляетъ весьма удобную стоянку для судовъ, такъ какъ никогда не замерзаетъ; по размѣрамъ своимъ можетъ вмѣстить цѣлый флотъ и имѣетъ удобные для причала приглубые берега.

Обращеніе Екатер. гавани въ коммерческій портъ, по мнѣнію Министра Финансовъ, не вызоветъ большихъ затратъ, такъ какъ эта гавань представляетъ собою природный, обширный, глубокій, хорошо защищенный отъ всѣхъ вѣтровъ и волненія заливъ, и, поэтому, здѣсь не потребуется ни дорого стоющихъ землечерпательныхъ работъ, ни возведенія дорогихъ искуственныхъ сооруженій (волноломовъ, моловъ и т. п.). Имѣя же въ виду значительную глубину гавани, затрудняющую постановку судовъ на якорь, понадобится только поставить на мертвыхъ якоряхъ бочки и снабдить рымами берега. Кромѣ того, чтобы облегчить паруснымъ судамъ доступъ во всякое время въ Екатер. гавань, понадобится завести пароходъ, который за незначительную плату буксировалъ бы парусныя суда изъ открытаго моря въ гавань и обратно.

Перенесеніе административно-торговаго центра изъ Колы въ Екатер. гавань, Министръ Финансовъ полагалъ бы всего удобнѣе осуществить нижеслѣдующимъ образомъ:

Въ настоящее время въ г. Колѣ около 760 ч. жителей, двѣ церкви, полицейское управленіе, казначейство, почтовая контора, больница и училище. При перенесеніи административнаго центра въ Екатер. гавань необходимо будетъ выстроить церковь, и перевести туда же названныя административныя учрежденія, больницу и училище.

Съ переселеніемъ административныхъ учрежденій въ Екатер. гавань и по устройствѣ тамъ необходимыхъ для торговли приспособленій, по мнѣнію т. с. Витте, «явятся лица, желающіе основаться на жительство въ новомъ селеніи, и оно будетъ постоянно заселяться и застраиваться». Принимая же во вниманіе, что при недостаткѣ денежныхъ средствъ у нашихъ поморовъ на такое заселеніе потребовалось бы слишкомъ много времени, то въ видахъ привлеченія на первыхъ порахъ во вновь создаваемый городъ большого числа переселенцевъ, по мнѣнію т. с. Витте, «необходимо, чтобы правительство взяло на себя инпціативу въ дѣлѣ сооруженія на казенный счетъ въ Екатер. гавани частныхъ домовъ, которые на извѣстныхъ льготныхъ условіяхъ, по пониженной стоимости, передавались бы въ собственность благонадежнымъ лицамъ изъ русскихъ подданныхъ».

Относительно вызова лицъ, желающихъ пріобрѣсти означенные дома, должны быть поставлены вполнѣ опредѣленныя условія: именно, «вызываться должны трезвые, предпріимчивые и сравнительно состоятельные поморы, преимущественно съ Бѣломорскаго побережья, ибо нѣтъ основанія тѣхъ поморовъ, которые поселились уже въ другихъ становищахъ Мурманскаго побережья переманивать оттуда въ Екатерининскую гавань». Что касается жителей Колы, то, по мнѣнію Министра Финансовъ, они и безъ того «будутъ имѣть прямой интересъ переселиться во вновь создаваемое становище въ Екатерининской гавани и несомнѣнно весьма охотно перейдутъ туда съ небольшимъ пособіемъ отъ казны». По мнѣнію т. с. Витте «съ принятіемъ вышеозначенныхъ мѣръ на Мурманскомъ побережьи, быстро создастся новый административный центръ, находящійся по своему положенію въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ для своего будущаго развитія и процвѣтанія, а созданіе такого центра окажетъ весьма существенное вліяніе, какъ въ государственномъ, такъ и въ торговомъ отношеніи, для этой важной окраины Россійской Имперіи».

Согласно представленному Архангельскимъ губернаторомъ разсчету, примѣнительно къ штатамъ г. Колы, число всѣхъ служащихъ, которыхъ имѣется въ виду поселить въ новомъ административномъ центрѣ, оказывается слѣдующее:

1) Уѣздное Полицейское Управленіе.

Исправникъ	1
Помощникъ исправника	1
Секретарь	1
Полицейскихъ надзирателей	2
Столоначальниковъ	2
Регистраторъ	1
Писарей	5
Городовыхъ	3
Сторожъ	1
Итого	17

2) Казначейство.

Казначей	1
Бухгалтеръ	1
Помощникъ бухгалтера	1
Писарей	3
Сторожей и приказныхъ	4
Итого	10

3) Почтово-телеграфное отдѣленіе.

Начальникъ отдѣленія	1
Помощникъ его	1
Чиновникъ V или VI разряда	1
Надсмотрщикъ	1
Почтальоновъ	2
Сторожей	2
Итого	8

4) Камера Мирового Судьи.

Мировой судья, онъ же и судебный слѣдователь	1
Письмоводитель	1
Сторожъ	1
Итого	3

*

5) Церковь.

Священникъ	1
Дьяконъ	1
Псаломщикъ	1
Сторожъ	1
Итого	4

6) Двухклассное Городское Училище.

Учитель	1
Помощникъ учителя	1
Сторожъ	1
Итого	3

7) Больница.

Докторъ	1
Фельдшеровъ	2
Акушерка	1
Кухарка	1
Сторожъ	1
Итого	6

8) Акцизный надзиратель, онъ же податной инспекторъ	1
9) Вахтеръ при хлѣбномъ магазинѣ и соляномъ складѣ	1
Всего	53

На первое время пока въ новомъ городѣ не появится достаточное число частныхъ домовладѣльцевъ, управленіе портомъ и городомъ губернаторъ полагалъ возложить на особый совѣтъ, подъ предсѣдательствомъ исправника и членовъ: помощника исправника, мирового судьи, акцизнаго надзирателя, командира административнаго парохода и священника.

Что касается вопроса о стоимости всѣхъ портовыхъ сооруженій и зданій для административныхъ и другихъ учрежденій, то по приблизительному разсчету составленному Арханг.

губернаторомъ, на основаніи данныхъ о дѣйствительной стоимости произведенныхъ уже въ послѣднее время построекъ въ Колѣ, въ Екатерин. гавани и другихъ пунктахъ Мурмана, они обойдутся около 400,000 руб. сер. именно:

1.	Уѣздное полицейское управленіе и при немъ арестное помѣщеніе и помѣщеніе для сторожа.	16.000 руб.
2.	Казначейство съ каменными кладовыми .	8.500 »
3.	Почтово-телеграфное отдѣленіе съ квартирой для начальника отдѣленія и помѣщеніе для сторожа	7.500 »
4.	Камера мирового судьи и помѣщеніе для разсыльнаго.	2.000 »
5.	Церковь деревянная трехпрестольная. .	25.000 »
6.	Двухклассное городское училище съ квартирою для учителя и для сторожа. . .	7.500 »
7.	Больница съ квартирою для фельдшера и помѣщеніе для сторожа	8.500 »
8.	На хозяйственныя постройки	11.250 »
9.	Хлѣбный магазинъ и соляной складъ . .	7.000 »
10.	36 домовъ съ хозяйственными постройками для 44 квартиръ служащихъ въ административныхъ учрежденіяхъ	114.655 »
11.	Десять домовъ для продажи на льготныхъ условіяхъ новымъ поселенцамъ. . . .	32.430 »
12.	Планировка мѣстности подъ городъ съ устройствомъ дренажа для осушки, расчистки подъѣздной дороги отъ порта, устройство улицъ приблизительно. . . .	25.000 »
13.	Устройство пристани длиною въ сто саженъ для приставанья кораблей всѣхъ размѣровъ	25.000 »
14.	Расчистка мѣстности, взрывъ скалъ и устройство вдоль пристани амбаровъ для склада товаровъ длиной въ 100 саж. и шириною въ 4 саж.	30.000 »
15.	Устройство при амбарахъ особаго домика для портоваго сторожа.	1.000 »
16.	Устройство рымовъ и бочекъ на мертвыхъ якоряхъ для стоянки судовъ.	5.000 »

17.	Устройство временныхъ помѣщеній для рабочихъ и для склада матеріаловъ и на непредвидѣнные расходы.	24.000 руб.
18.	На пріобрѣтеніе буксирнаго парохода. .	40.000 »
	Итого. . .	400.000 руб.

Сооруженіе всѣхъ проектированныхъ зданій, пристани, амбаровъ и проч. Архангельскій губернаторъ призналъ возможнымъ произвести въ три года, при чемъ, въ виду безотлагательной необходимости разрѣшенія вопроса о перенесеніи административнаго уѣзднаго центра изъ Колы въ Екатер. гавань, губернаторъ полагалъ уже лѣтомъ сего года произвести всѣ подготовительныя работы, какъ то: планировку мѣстности, заготовку лѣса и прочихъ строительныхъ матеріаловъ, а въ слѣдующіе два года постройку пристаней, амбаровъ и всѣхъ предположенныхъ зданій.

На этихъ главныхъ основаніяхъ, въ декабрѣ 1895 года, Министромъ Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ было сдѣлано представленіе въ Государственный Совѣтъ о безотлагательной необходимости перенесенія административнаго уѣзднаго центра изъ Колы въ Екатер. гавань, при чемъ испрашивалось Высочайшее ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА соизволеніе.

1) На устройство въ Екатерининской гавани административнаго центра Кольскаго уѣзда, а равно и устройство въ этой гавани коммерческаго порта, съ представленіемъ Архангельскому губернатору права производства всѣхъ необходимыхъ работъ хозяйственнымъ способомъ.

2) На перенесеніе всѣхъ уѣздныхъ учрежденій изъ г. Колы въ будущее поселеніе при Екатерининской гавани, съ переименованіемъ города Колы въ заштатный городъ.

По разсмотрѣніи этого вопроса въ соединенныхъ Департаментахъ Законовъ и Государственной Экономіи, въ апрѣлѣ сего года, воспослѣдовало Высочайшее ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА повелѣніе, объ отпускѣ въ текущемъ году въ распоряженіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ 150.000 руб., на производство техническихъ работъ, для устройства въ Екатерининской гавани городского поселенія и коммерческаго порта, не предрѣшая вопроса о перенесеніи уѣзднаго центра Кольскаго полуострова, въ тотъ или другой пунктъ на Мурманскомъ побережьи.

Во исполненіе сего Высочайшаго повелѣнія и благодаря необыкновенной энергіи и распорядительности начальника Архангельской губерніи А. П. Энгельгарда, — уже съ весны нынѣшняго года имъ былъ заключенъ контрактъ съ норвежскимъ инженеромъ Ульсономъ, на производство въ Екатерининской гавани всѣхъ подготовительныхъ работъ по осушенію и планировкѣ мѣстности, предназначенной для городскихъ и портовыхъ сооруженій, при чемъ въ половинѣ іюня ожидался изъ Вардэ пароходъ съ этимъ инженеромъ, рабочими и всѣми матеріалами необходимыми для предположенныхъ работъ.

Такимъ образомъ, изъ вышеприведеннаго видно, что за послѣдніе 25 лѣтъ *вопросъ объ устройствѣ порта на Мурманѣ возбуждался правительствомъ три раза*, при чемъ обращаетъ на себя вниманіе между прочимъ то обстоятельство, что изъ пяти мѣстностей, признанныхъ комиссіей 1872 г. удобными для устройства въ нихъ торговаго порта, ни на Екатерининскую гавань, ни на Озерко вовсе не указывалось, тогда какъ, напротивъ, въ послѣднее время исключительно этимъ двумъ гаванямъ даралось предпочтеніе, какъ наиболѣе удобнымъ для устройства въ нихъ военнаго или коммерческаго порта.

Между прочимъ, замѣчательно также и то, что изъ трехъ пунктовъ, на которые въ 1872 г. было указано комиссіей, какъ на наиболѣе важные для устройства въ нихъ одновременно трехъ портовыхъ городовъ, въ одномъ изъ нихъ, на островѣ Кильдинѣ, живетъ въ настоящее время, хотя и съ многочисленнымъ семействомъ, но всего одинъ колонистъ, въ другомъ, въ Корабельной бухтѣ, представлявшей въ то время значительное рыбопромышленное становище, съ богатой факторіей Пализена, въ настоящее время вовсе не производится рыбныхъ промысловъ, какъ равно и въ третьемъ, въ губѣ Порчнинѣ, которая, какъ въ прежнее время, такъ точно и теперь, очень рѣдко посѣщается рыбопромышленниками. По незначительности рыбопромышленной дѣятельности, всѣ эти три пункта не вошли даже въ росписаніе мѣстностей обязательно посѣщаемыхъ пароходами Мурманскаго Общества. Съ другой стороны, въ заливахъ Териберскомъ и Печенгскомъ, въ которыхъ, по мнѣнію комиссіи 1872 г., было бы полезно устроить образцовыя становища, въ первомъ изъ нихъ, въ настоящее время, дѣйствительно само собой образовалось значительное на Мурманскомъ берегу осѣдлое поселеніе, наиболѣе посѣщаемое въ лѣтнее время рыбопромышленниками; а во второмъ въ Печенг-

скомъ заливѣ, устроились три большія колоніи изъ коренныхъ русскихъ поселенцевъ.

Что касается заливовъ Озерко и Екатерининской гавани, то объ эти мѣстности, по отдаленности своей отъ раіона производства рыбныхъ промысловъ, какъ въ прежнія времена, такъ и теперь, не имѣютъ значенія для рыбопромышленниковъ, а Екатерининская гавань кромѣ того, по почвеннымъ условіямъ не можетъ служить и для цѣлей колонизаціи. Тѣмъ не менѣе въ самое послѣднее время только эти двѣ гавани были конкурентными при выборѣ мѣста, для устройства порта на Мурманѣ, а въ 1894 г., при окончательномъ обсужденіи вопроса объ устройствѣ на Мурманѣ административнаго и торговаго центра — преимущество, какъ извѣстно, отдано Екатерининской гавани.

Относительно того значенія въ государственномъ и торгово-промышленномъ отношеніи, какое, повидимому, придается устройству въ Екатерининской гавани новаго административнаго и торговаго центра, необходимо замѣтить, что при существующихъ условіяхъ нѣтъ основанія расчитывать на возможность развитія здѣсь сколько нибудь значительнаго городского поселенія и торговой дѣятельности.

Въ числѣ доводовъ, которые послужили основаніемъ возбужденію вопроса *объ устройствѣ на Мурманскомъ берегу собственно торговаго порта*, Министромъ Финансовъ указывалось главнымъ образомъ на то обстоятельство, что «за отсутствіемъ удобнаго пункта на нашей территоріи для обмѣна произведеній, торговля нашего сѣвернаго края съ Норвегіей, имѣя *характеръ мѣновой*, сосредоточилась исключительно въ сосѣднихъ норвежскихъ портахъ Вадзэ, Вардэ и Гамерфестѣ, куда наши поморы ежегодно собираются въ большомъ числѣ и гдѣ они поставлены въ полную зависимость отъ иностранныхъ купцовъ. Такое невыгодное положеніе нашей сѣверной торговли обратило на себя вниманіе еще учрежденной въ 1870 г. комиссіи для изысканія мѣръ къ экономическому развитію Сѣвернаго края и, въ видахъ устраненія указаннаго важнаго неудобства, признано было полезнымъ учредить на Мурманскомъ берегу коммерческій портъ, въ которомъ сосредоточились бы торговые интересы нашего Сѣвера и тѣмъ, въ значительной степени была бы ослаблена зависимость Мурманской торговли отъ Норвегіи, но рѣшеніе этого вопроса остается открытымъ до настоящаго времени».

По этому поводу необходимо замѣтить, что едва-ли устройствомъ порта на Мурманскомъ берегу, представится какая либо возможность измѣнить, установившіяся уже вѣками, совершенно исключительныя условія *мѣновой торговли* нашихъ поморовъ съ норвежскими рыбопромышленниками. Эта мѣновая торговля основана, какъ извѣстно, на томъ, что съ одной стороны наши сѣверныя губерніи нуждаются въ соленой рыбѣ, а съ другой стороны, рыбопромышленники Сѣверной Норвегіи имѣютъ потребность въ хлѣбныхъ и лѣсныхъ товарахъ. Обоюдныя же выгоды этихъ мѣновыхъ сношеній установились вслѣдствіе того, что по климатическимъ условіямъ въ Сѣверной Норвегіи, нѣкоторые сорта рыбы, послѣ половины іюня, по причинѣ сырой и туманной погоды, не могутъ уже быть приготовляемы въ сушку, и, не имѣя поэтому сбыта на главные рынки потребленія въ Италію, Испанію, Бразилію и Остъ-Индію, сбываются въ свѣжемъ видѣ нашимъ поморамъ, приходящимъ для этого въ становища Сѣверной Норвегіи на своихъ судахъ изъ Архангельска, съ небольшимъ грузомъ муки, лѣса и другими товарами, которые они получаютъ въ кредитъ отъ Архангельскихъ купцовъ, вымѣниваютъ на свѣжую рыбу, солятъ ее на своихъ судахъ и доставляютъ въ Архангельскъ.

Въ виду обоюдныхъ выгодъ этихъ мѣновыхъ сношеній, какъ наше правительство, такъ въ особенности норвежское, до послѣдняго времени всегда стремились путемъ различныхъ льготъ способствовать развитію установившихся такимъ образомъ мѣновыхъ сношеній. Именно въ этихъ видахъ наше правительство даровало поморамъ право безпошлиннаго привоза изъ норвежскихъ портовъ соленой и сушеной рыбы, а также и безпошлиннаго вывоза въ Норвегію всѣхъ товаровъ, въ которыхъ нуждаются норвежскіе рыбопромышленники.

Съ своей стороны норвежское правительство предоставило право шкиперамъ приходящимъ изъ Бѣлаго моря и Ледовитаго океана русскихъ судовъ, какъ палубныхъ, такъ и безпалубныхъ, въ теченіи времени съ половины іюня до начала сентября, пріобрѣтать отъ мѣстныхъ жителей и отъ рыбопромышленниковъ свѣжую и соленую рыбу, какъ за наличныя деньги, такъ и въ обмѣнъ на слѣдующіе товары: хлѣбъ въ зернѣ, муку, крупу, парусину, пеньку, веревки, рыболовныя снасти, желѣзо, смолу и лѣсные матеріалы.

Право ловли рыбы предоставлено поморамъ по всему берегу Норвегіи, въ разстояніи одной мили (7 верстъ) отъ берега,

а въ шести пунктахъ Финмаркена (*) норвежскимъ правительствомъ разрѣшено русскимъ подданнымъ селиться на берегу въ наемныхъ домахъ, съ правомъ установки жердей для сушки рыбы, а также имъ предоставлено право лова наживки и ближе одномильнаго разстоянія отъ береговъ.

Вслѣдствіе малой грамотности большинства шкиперовъ нашихъ поморскихъ судовъ, норвежское правительство предоставило имъ право не предъявлять въ таможни подробные списки привезенныхъ ими товаровъ, какъ это требуется закономъ, а ограничиться показаніемъ только общаго количества имѣемыхъ въ суднѣ грузовъ. Необходимые для этой цѣли бланки, норвежское правительство заготовляетъ на русскомъ языкѣ, причемъ въ таможняхъ Сѣверной Норвегіи имѣются лица знающія русскій языкъ. Кромѣ того нашимъ поморскимъ судамъ предоставлены нѣкоторыя облегченія при выполненіи таможенныхъ формальностей, а установленные закономъ ластовые и маячные сборы взимаются съ нихъ въ уменьшенномъ размѣрѣ.

Относительно условій мѣновыхъ сношеній нашихъ поморовъ съ норвежскими рыбопромышленниками необходимо еще объяснить, что въ силу существующаго въ Норвегіи закона, воспрещающаго ловъ рыбы въ праздничные дни, эти сношенія производятся преимущественно по субботамъ и воскресеньямъ, когда послѣ недѣльнаго лова рыбы, промышленники возвращаются въ становище, въ которыхъ ожидаютъ ихъ со своими товарами наши поморскія суда.

На основаніи всего вышеизложеннаго представляется очевиднымъ, что если сношенія поморовъ съ норвежскими рыбопромышленниками сосредоточивалось до сихъ поръ въ портахъ Финмаркена, то конечно не за отсутствіемъ удобнаго для обмѣна произведеній пункта на нашей территоріи, а исключительно потому, что эти сношенія только возможны и выгодны въ самыхъ мѣстахъ лова рыбы, въ становищахъ Финмаркена, гдѣ могутъ производиться безъ всякаго участія какихъ либо посредниковъ и даже безъ наличныхъ капиталовъ. Измѣнить эти условія въ томъ смыслѣ, чтобы мѣновыя сношенія поморовъ съ норвежскими рыбопромышленниками производились не въ портахъ Финмаркена, а въ Екатерининской гавани, представляется поэтому и невозможнымъ и нежелательнымъ.

(*) Въ Кибергѣ, Гавнингбергѣ, Бодсфіордѣ, Берлевогѣ, Гамвигѣ и Стенсвигѣ.

Если возможно еще допустить, что въ силу какихъ либо мѣропріятій, мы могли бы обязать нашихъ поморовъ не возить свои товары въ норвежскіе порта, а приходить въ Екатерининскую гавань, то для насъ представляется уже совершенно невозможнымъ побудить норвежскихъ рыбопромышленниковъ доставлять свою свѣжую рыбу (которая въ такомъ случаѣ уже не будетъ свѣжей), въ какой либо пунктъ на нашей территоріи. Во всякомъ случаѣ трудно объяснить себѣ, какая отъ этого могла бы произойти для насъ выгода. Казалось бы, что совершенно напротивъ, намъ слѣдуетъ дорожить тѣми условіями, благодаря которымъ, у насъ только на Бѣломъ морѣ развился свой исключительно русскій торговый флотъ, безъ какихъ бы то нибыло расходовъ и заботъ объ этомъ правительства, вслѣдствіе чего не норвежцы приходятъ въ Бѣломорскіе порты за нашими товарами, а мы сами отвозимъ ихъ на своихъ судахъ въ Норвегію и возвращаемся обратно съ полнымъ грузомъ рыбы.

Впрочемъ есть основаніе предполагать, что и помимо искуственныхъ съ нашей стороны мѣропріятій, мѣновая торговля поморовъ съ Норвегіей можетъ постепенно придти къ упадку, такъ какъ главные предметы нашей торговли, мука и лѣсъ. начинаютъ встрѣчать серіозную конкурренцію со стороны южной Норвегіи. Не говоря уже о томъ, что норвежскіе товары превосходятъ наши качествомъ, но въ послѣднее время, съ развитіемъ въ Норвегіи промышленности и торговли, а главное съ развитіемъ пароходныхъ и телеграфныхъ сообщеній, Финмаркенскіе купцы, пользуясь дешевымъ и легкимъ кредитомъ, предпочитаютъ выписывать эти товары съ собственныхъ рынковъ, откуда они имѣютъ возможность получать ихъ по мѣрѣ надобности небольшими партіями, тогда какъ у нашихъ поморовъ они принуждены пріобрѣтать сразу весь грузъ судна. Въ этомъ отношеніи особенно большую конкурренцію могутъ представить намъ норвежскіе лѣсопильные заводы, которые въ послѣднее время стали приготовлять, почти въ законченномъ видѣ, всѣ необходимыя части и принадлежности домовъ, при чемъ такія издѣлія заводовъ можно легко выписывать по каталогамъ съ рисунками. Едва ли есть основаніе ожидать, чтобы при существующемъ у насъ развитіи промышленности, въ особенности въ Сѣверномъ краѣ, мы могли бы въ скоромъ времени опередить въ этомъ отношеніи Норвегію.

Равнымъ образомъ, очень возможно также, что мѣновой торговлѣ нашихъ поморовъ будетъ нанесенъ существенный ущербъ еще и вслѣдствіе того, что норвежцы, озабочиваясь сбытомъ своей рыбы лѣтняго улова, начали дѣлать попытки къ вывозу ея въ замороженномъ видѣ. Съ этой цѣлью въ Норвегіи образовалось уже акціонерное общество, которое построило въ Вардэ паровой заводъ для замораживанія рыбы и отправки ея въ такомъ видѣ въ заграничные порты. Сомнительно, конечно, чтобы и въ этомъ отношеніи мы могли скоро опередить норвежцевъ, когда до сихъ поръ мы не могли организовать даже вывозъ изъ Балтійскихъ портовъ нашихъ продуктовъ животноводства.

По имѣющимся статистическимъ даннымъ можно однако заключить, что до сего времени размѣръ нашей мѣновой торговли не уменьшился, и по цѣнности вывоза товаровъ изъ Россіи держится средней цифры въ 550000 р. въ годъ, а по вывозу изъ Норвегіи около 60000. Конечно мѣновыя цѣны ежегодно значительно колеблются, но въ среднемъ можно принять, что за одинъ пудъ муки норвежцы даютъ три пуда трески, или пять пудовъ пикшуя. При этомъ слѣдуетъ упомянуть, что по условіямъ мѣновой торговли, наша мука очень часто продается въ Норвегіи дешевле, нежели за нее было заплочено въ Архангельскѣ.

Относительно числа поморскихъ судовъ, ежегодно посѣщающихъ норвежскіе порты, слѣдуетъ замѣтить, что число ихъ постепенно уменьшается, но съ другой стороны, ежегодно значительно возрастаетъ количество нашихъ промысловыхъ ёлъ и шнякъ, на которыхъ поморы приходятъ для ловли рыбы у норвежскихъ береговъ.

Что же касается зависимости нашихъ поморовъ отъ норвежскихъ купцовъ, то эта зависимость происходитъ повидимому не столько отъ отсутствія удобнаго для торговыхъ сношеній пункта на нашей территоріи, сколько вслѣдствіе почти полной безграмотности и нетреввости нашихъ поморовъ. Въ то время, какъ во всей Норвегіи нѣтъ ни одного неграмотнаго и при большомъ числѣ народныхъ училищъ, тамъ существуетъ и ежегодно вновь открывается много школъ по различнымъ родамъ спеціальностей, у насъ при 16,000 челов. учащихся на 360,000 душъ населенія Архангельской губерніи, число народныхъ школъ не увеличивается, вслѣдствіе чего Архан. губернаторъ вынужденъ ежегодно заявлять о при-

скорбной необходимости отказывать въ пріемѣ въ подвѣдомственныя Министерству Народнаго Просвѣщенія училища, по неимѣнію свободныхъ мѣстъ. При такихъ условіяхъ очевидно, что рѣшеніе вопроса «объ ослабленіи зависимости нашей торговли отъ Норвегіи», долженъ и впредь оставаться открытымъ.

Что касается вопроса о перенесеніи административныхъ учрежденій изъ Колы въ Екатерин. Гавань, то устройство новаго административнаго центра на Мурман. побережьи объясняется необходимостью имѣть его въ возможно близкомъ разстояніи отъ морского берега, гдѣ въ лѣтнее время сосредоточивается почти вся экономическая жизнь Кольскаго полуострова, «вслѣдствіе чего съ одной стороны органы власти будутъ имѣть надлежащій надзоръ за промысловою дѣятельностью побережья, а съ другой стороны и промышленники, живущіе на Мурманѣ или временно его посѣщающіе. получатъ во всякое время года болѣе легкій доступъ къ Екатер. Гавани въ тѣхъ случаяхъ, когда они встрѣтятъ въ этомъ настоятельную надобность, какъ напр., по дѣламъ судебнымъ, полицейскимъ, денежнымъ и т. п.».

Не подлежитъ конечно сомнѣнію, что для административныхъ лицъ изъ Екатерин. Гавани будетъ дѣйствительно нѣсколько ближе, а въ весеннее время и гораздо удобнѣе, имѣть сообщеніе съ становищами Мурманскаго берега, нежели изъ мелководной и на значительное время замерзающей вершины Кольскаго залива. Но главный недостатокъ административнаго управленія Кольскимъ полуостровомъ заключается не въ большей или меньшей отдаленности административнаго центра отъ мѣста рыбопромышленной дѣятельности, сколько въ томъ, что по малочисленности личнаго ссстава, чины администраціи бываютъ вынуждены отлучаться на продолжительное время въ различныя мѣстности Мурманскаго побережья и вообще всего Кольскаго полуострова, вслѣдствіе чего рыбопромышленники, имѣющіе надобность въ сношеніяхъ съ административными чинами, отрываясь для этого отъ своей промысловой дѣятельности, по прибытіи въ Колу, не находятъ тамъ никакого удовлетворенія. Очевидно слѣдовательно, что отъ перенесенія тѣхъ же самыхъ административныхъ учрежденій изъ Колы въ Екатерин. Гавань, безъ увеличенія личнаго состава служащихъ, собственно рыбопромышленники выиграютъ немного. Поэтому казалось бы, что въ настоящее время, пока условія экономической жизни Мурмана не выяснились опредѣленнѣе, не

слѣдовало бы спѣшить съ устройствомъ новаго административнаго центра, а оставивъ его въ Колѣ, ограничиться тѣмъ, что, увеличивъ личный составъ полицейскаго управленія, ежегодно весною переводить необходимое число чиновъ въ Вайда губу, а съ переходомъ рыбопромышленниковъ въ лѣтніе мѣсяцы на восточный берегъ Мурмана, и Управленіе переводить въ Териберку, по сосѣдству съ которой находятся всѣ становища восточной стороны Мурмана.

Относительно возможности заселенія Екатерининской Гавани частными поселенцами, Министромъ Финансовъ высказывалась увѣренность, что «съ перенесеніемъ административныхъ учрежденій въ Екатерин. Гавань и по устройствѣ необходимыхъ для торговли приспособленій, несомнѣнно явятся желающіе основаться на жительство въ новомъ поселеніи, и сіе послѣднее будетъ постоянно заселяться и застраиваться, а что касается жителей Колы, то они будутъ имѣть прямой интересъ переселиться во вновь созданный городъ и несомнѣнно весьма охотно перейдутъ туда съ небольшимъ пособіемъ отъ казны».

По этому поводу считаю нужнымъ замѣтить, что если въ Екатерининской гавани и будетъ образованъ главный административный центръ всего Кольскаго полуострова, и тамъ будутъ устроены на средства правительства проектированная пристань, съ амбаромъ въ 100 с. длины и 4 ширины и домикомъ для сторожа, то и въ такомъ случаѣ едва ли есть основаніе возлагать большія надежды на возможность развитія въ Екатерининской гавани значительной портовой и вообще торговой дѣятельности. Можно съ увѣренностью сказать, что какъ въ настоящее время, такъ и на многіе годы впередъ, весь Мурманскій берегъ будетъ имѣть значеніе исключительно лишь какъ мѣсто производства значительныхъ рыбныхъ промысловъ, поэтому всѣ торговые интересы мѣстнаго населенія и пришлыхъ поморовъ будутъ сосредоточиваться не въ одномъ какомъ либо пунктѣ Мурманскаго побережья, а въ самыхъ мѣстахъ лова рыбы, во всѣхъ сколько нибудь значительныхъ становищахъ, куда поморы, скупщики рыбы, будутъ приходить на своихъ судахъ, грузить и солить купленную у промышленниковъ свѣжую рыбу прямо въ трюмы и доставлять ее въ порта Бѣлаго и Балтійскаго морей.

Во всякомъ случаѣ, если когда нибудь со временемъ и могъ бы образоваться на Мурманскомъ берегу значительный

торговый пунктъ съ городскимъ населеніемъ, подобно существующимъ въ настоящее время въ Финмаркенѣ городамъ Вадзэ и Вардэ, то всего вѣроятнѣе, что онъ образуется, какъ это было въ Норвегіи, постепенно самъ собою въ одномъ изъ наиболѣе значительныхъ становищъ и населенныхъ пунктовъ Мурманскаго побережья, или, можетъ быть, даже въ двухъ или трехъ изъ нихъ, но ни въ какомъ случаѣ не въ Екатерининской гавани, которая по значительному удаленію отъ морского берега не можетъ имѣть съ нимъ никакой экономической связи, и сама по себѣ не представляетъ никакихъ удобствъ для колонизаціи.

Конечно, весьма возможно, что какъ мѣсто пребыванія должностныхъ лицъ Екатерининская гавань привлечетъ къ себѣ нѣкоторое число частныхъ поселенцевъ, но число таковыхъ не можетъ быть велико. Ни лѣтомъ, ни зимою, имъ нечего будетъ дѣлать въ новомъ поселеніи, въ Екатерининской гавани, гдѣ они не найдутъ даже сколько нибудь удобныхъ мѣстъ для поселенія. Единственная небольшая площадка, удобная для построекъ и приставанія судовъ къ берегу, въ южномъ углу Екатерининской гавани будетъ безъ сомнѣнія занята исключительно правительственными сооруженіями, поэтому частнымъ лицамъ придется селиться на значительномъ разстояніи отъ морского берега, на возвышеніи ста футъ надъ уровнемъ моря, на указываемой Архангельскимъ Губернаторомъ болотистой долинѣ, образовавшейся въ котловинѣ между вершинами окружающихъ ее кряжей горъ.

Для осушенія этой мѣстности, Архангельскій губернаторъ предполагалъ расчистить прилегающій къ болоту ручей и провести къ нему поперечныя канавы, а также взорвать динамитомъ часть выдающихся скалъ, и по имѣющемуся между горами проходу — устроить дорогу къ берегу залива.

Съ производствомъ всѣхъ этихъ работъ по осушенію мѣстности распоряженіемъ Правительства, здѣсь, конечно, легко могутъ быть построены какъ соборъ, такъ и всѣ необходимыя зданія и квартиры для административныхъ чиновъ, предназначенныхъ къ переходу сюда изъ г. Колы. Что же касается частныхъ жителей Колы, то можно сказать съ увѣренностью, что изъ ихъ числа не найдется много такихъ, которые согласились бы добровольно, ради лишь небольшого пособія отъ казны, промѣнять сравнительно благопріятныя условія существованія въ г. Колѣ, гдѣ они имѣютъ уже вполнѣ устроен-

ныя жилища, съ хорошимъ тутъ же выгономъ для скота и удобнымъ доступомъ къ берегу залива, на крайне тяжелыя условія жизни въ новомъ поселеніи, на такой большой высотѣ надъ уровнемъ моря, съ крутой дорогой къ берегу залива, у котораго, по всей вѣроятности, не окажется и свободнаго отъ казенныхъ надобностей мѣста для причала и вытаскиванія промысловыхъ судовъ.

Во всякомъ случаѣ, нельзя не признать нѣсколько торопливымъ предположеніе перевести теперь же въ Екатерининскую гавань, вмѣстѣ съ административными учрежденіями и имѣющееся въ Колѣ городское училище, больницу и церковный причтъ. Если даже допустить, что вмѣстѣ съ предположенными къ переселенію 51 челов. мужск. пола и 2 женскаго, изъ Колы добровольно перейдетъ въ Екатерининскую гавань еще хотя 100 человѣкъ, то все же въ Колѣ останется болѣе 600 человѣкъ жителей, которые, такимъ образомъ, будутъ лишены всѣхъ своихъ городскихъ учрежденій, въ пользу сравнительно небольшого населенія Екатерининской гавани.

Нѣкотораго оживленія Екатерининской гавани и привлеченія туда частныхъ поселенцевъ можно ожидать развѣ только въ томъ случаѣ, если, согласно предположенію Архангельскаго губернатора, тамъ будетъ устроенъ докъ съ необходимыми ремонтными и механическими мастерскими. Какъ на удобное для этой цѣли мѣсто, Архангельскій губернаторъ указываетъ на небольшой осушенный заливчикъ, или ущелье въ западномъ углу Екатерининскаго залива, куда впадаетъ небольшой ручей, вытекающій изъ ближайшихъ озеръ.

Необходимо однако замѣтить, что ширина этого ущелья настолько невелика (около 50 саж.), что съ устройствомъ здѣсь сухого дока, стѣны его будутъ подниматься отъ самаго основанія совершенно отвѣсно, болѣе нежели на 100 футъ, и слѣдовательно, лишь на такой высотѣ отъ дна дока возможно будетъ устройство ремонтныхъ и механическихъ мастерскихъ и всѣхъ портовыхъ учрежденій. Обстоятельство это представитъ несомнѣнно очень существенныя затрудненія, какъ для сообщенія рабочихъ, такъ и для подъема и спуска тяжестей, въ особенности при глубокихъ снѣгахъ въ зимнее время. Принимая же во вниманіе, съ одной стороны, дороговизну работъ въ гранитномъ грунтѣ, въ столь отдаленномъ и малонаселенномъ краѣ, а съ другой стороны, большую глубину залива и защищенность его отъ волненія, весьма вѣроятно, что при окончa-

тельномъ обсужденіи этого вопроса, будетъ дано предпочтеніе устройству здѣсь не сухого, а плавучаго дока. Въ такомъ случаѣ весьма возможно, что для устройства дока будетъ избрана другая мѣстность, напр. въ гавани Озерко, или въ Печенгскомъ заливѣ, гдѣ вмѣстѣ съ благопріятными условіями для устройства портовыхъ учрежденій уже и теперь имѣется значительная колонизація, свидѣтельствующая о возможности развитія здѣсь фабричнаго и городского поселенія.

Затѣмъ, если бы дѣйствительно было рѣшено избрать конечнымъ пунктомъ Мурманской желѣзной дороги Екатерининскую гавань, то безъ сомнѣнія, здѣсь могъ бы образоваться небольшой городокъ, насколько, конечно, допустятъ мѣстныя условія. Но очень возможно, что именно въ виду неудобствъ Екатерининской гавани, при болѣе обстоятельномъ обсужденіи вопроса о проведеніи Мурманской желѣзной дороги, конечнымъ пунктомъ будетъ избранъ другой, болѣе удобный пунктъ, и всего вѣроятнѣе заливъ Печенгскій.

На преимущества Екатерининской гавани, сравнительно съ другими гаванями Мурманскаго побережья, указывалось еще и по соображеніямъ *стратегическимъ*, на случай возможнаго сооруженія здѣсь *военнаго порта*, или *порта убѣжища*, со складомъ угля для нѣсколькихъ нашихъ крейсеровъ.

Вопросъ этотъ возникъ, какъ извѣстно, вслѣдствіе желанія пріобрѣсти для нашего военнаго флота незамерзающій и незапертый проливами военно-морской портъ, изъ котораго наши военныя суда могли бы во всякое время выходить совершенно свободно въ открытый океанъ для крейсерской службы и возвращаться въ него, для возобновленія запасовъ и производства необходимыхъ ремонтныхъ исправленій.

Что касается подробностей, относящихся до возможности сооруженія военнаго порта на Мурманѣ, то повидимому, онѣ серьезно не обсуждались. Въ нѣкоторыхъ періодическихъ изданіяхъ указывалось лишь въ общихъ чертахъ на необходимость устроить въ одной изъ незамерзающихъ гаваней Мурманскаго берега военный портъ или хотя бы угольную станцію, при чемъ въ самое послѣднее время, въ связи съ вопросомъ объ устройствѣ новаго административнаго и торговаго центра въ Екатерининской гавани, стали указывать именно на этотъ пунктъ, какъ на наиболѣе удобный во всѣхъ отношеніяхъ для устройства въ немъ одновременно военнаго порта, или станціи для нашихъ военныхъ судовъ.

По этому поводу прежде всего необходимо замѣтить, что нигдѣ военный портъ не можетъ существовать совмѣстно съ коммерческимъ, тѣснота же рейда и мѣстныя условія Екатерининской гавани, не допускаютъ и мысли объ этомъ. Собственно говоря, въ Екатерининской гавани и нѣтъ просторнаго для военныхъ судовъ рейда, такъ какъ становиться на якорь сѣвернѣе Екатерининскаго острова невозможно, вслѣдствіе громадной глубины Кольскаго залива, а входить въ Екатерининскій заливъ, заставленный военными и торговыми судами, хотя бы и ошвартовленными у берега, въ темное и бурное время, можетъ иногда оказаться рискованнымъ, въ особенности для длинныхъ судовъ, снабженныхъ спереди таранами и двумя или тремя винтами за кормою. Наконецъ, и самое поворачиваніе такихъ судовъ въ гавани, на швартовахъ, при сильномъ вѣтрѣ будетъ всегда затруднительно.

Въ устраненіе этихъ неудобствъ, относительно тѣсноты Екатерининской гавани, указывалось между прочимъ на возможность устройства военнаго порта въ прилегающихъ къ Екатерининской гавань заливахъ Пала и Оленій; но судя по лоціи Рейнике, заливы эти представляютъ еще менѣе удобствъ, нежели Екатерининская гавань. Въ этомъ отношеніи повидимому болѣе удовлетворила бы цѣли находящаяся нѣсколько сѣвернѣе губа Сайда, но за то она подвержена несомнѣнно гораздо большему замерзанію и имѣетъ другія свои неудобства.

Во всякомъ случаѣ, гдѣ бы на Мурманскомъ берегу ни предполагалось устроить стоянку для нашихъ военныхъ судовъ, необходимо прежде всего выяснить себѣ, что собственно въ этомъ отношеніи имѣется въ виду предпринять и что слѣдуетъ понимать подъ названіемъ *портъ-убѣжище*, или *угольная станція*. Если имѣть въ виду только устройство складовъ угля, съ небольшими портовыми приспособленіями, безъ защиты ихъ отъ нападенія непріятеля, то такому условію могли бы конечно удовлетворить многія гавани на Мурманскомъ берегу и собственно Екатерининская гавань въ этомъ отношеніи не представляетъ какихъ либо особыхъ преимуществъ. Напротивъ, какъ указано было выше, въ Екатерининской гавани, у береговъ залива, нѣтъ достаточно удобнаго мѣста, для склада большого количества угля и другихъ запасовъ, необходимыхъ для снабженія современныхъ военныхъ судовъ. Въ этомъ отношеніи, да и во многихъ другихъ, могли бы лучше удовлетворить цѣли заливъ Печенгскій и

гавань Озерко. Конечно, каждая изъ этихъ трехъ мѣстностей имѣетъ свои преимущества и недостатки, но гдѣ бы на Мурманскомъ берегу ни была устроена такая угольная станція, она въ военное время не можетъ принести существенную пользу нашимъ военнымъ судамъ, если не будетъ прочно защищена отъ нападенія непріятеля.

Если даже ограничиться содержаніемъ на Мурманскомъ берегу только нѣсколькихъ нашихъ современныхъ крейсеровъ, то и въ такомъ случаѣ, въ виду отдаленности такой станціи отъ нашихъ портовъ и ресурсовъ, тамъ, помимо значительнаго склада угля и провизіи, необходимо будетъ имѣть въ постоянной готовности еще и большіе боевые запасы по всѣмъ спеціальностямъ снабженія. Затѣмъ, для окраски подводной части судовъ, а также и для необходимыхъ исправленій потребуется устроить по крайней мѣрѣ одинъ докъ, самыхъ большихъ размѣровъ, съ соотвѣтствующими механическими и ремонтными мастерскими и большимъ количествомъ разнородныхъ матеріаловъ. Все это неизбѣжно вызоветъ устройство портовыхъ и административныхъ учрежденій въ самыхъ широкихъ размѣрахъ.

Очевидно, что оставлять всѣ эти запасы и сооруженія, а также стоянція въ гавани суда безъ защиты отъ непріятельскаго нападенія окажется уже совершенно невозможнымъ, и, такимъ образомъ, предположеніе объ устройствѣ на Мурманскомъ берегу порта-убѣжища, или угольной станціи, неизбѣжно сводится къ вопросу о сооруженіи на Мурманѣ большаго военнаго порта, съ неприступною крѣпостью и значительнымъ гарнизономъ.

Что касается вопроса о возможности военной защиты Екатерин. гавани, то мѣстныя условія представляются безспорно вполнѣ благопріятными для устройства при входѣ въ заливъ непреступныхъ береговыхъ батарей и укрѣпленій. Необходимо однако замѣтить, что и въ этомъ отношеніи Печенгскій заливъ представляетъ несравненно болѣе благопріятныя условія, такъ какъ съ моря портовыя учрежденія вовсе не могутъ быть обстрѣливаемы, а доступъ къ нимъ по длинному, узкому и извилистому заливу легко можетъ быть загражденъ небольшимъ числомъ укрѣпленій, при чемъ о какой бы то ни было высадкѣ непріятельскаго десанта въ сосѣднихъ мѣстностяхъ не можетъ быть и рѣчи. Что же касается гавани Озерко, то по своему положенію на полу-

островѣ, она конечно потребовала бы для своей защиты несравненно большее число укрѣпленій, по тѣмъ не менѣе, въ случаѣ устройства порта, именно въ заливѣ Озерко, военная защита его не встрѣтила бы особыхъ затрудненій.

Какъ на особо неблагопріятныя въ стратегическомъ отношеніи условія защиты гавани Озерко, указывалось между прочимъ на легкую возможность высадки на полуостровъ непріятельскаго десанта. Едвали однако найдется такой предпріимчивый непріятель, а тѣмъ болѣе цѣлая коалиція государствъ, которыя рѣшились бы привозить свои войска въ Ледовитый океанъ, для столь рискованнаго предпріятія, какъ высадка на Рыбачій полуостровъ, безъ увѣренности окончить кампанію въ три четыре лѣтніе мѣсяца. Очевидно, что если портъ Озерко не будетъ въ одно лѣто взятъ непріятелемъ, то ему придется осенью снимать осаду, сажать свои войска на суда и увозить обратно на родину, такъ какъ никто не рѣшится оставаться на непокоренномъ Рыбачьемъ полуостровѣ на восемь мѣсяцевъ зимы, съ двухмѣсячной непрерывной почью, хотя бы и освѣщаемой по временамъ яркими сѣверными сіяніями. Единственно, чего бы можно было опасаться тамъ со стороны непріятеля—это блокады, да и то конечно въ томъ случаѣ, если бы мы не были въ состояніи отогнать непріятельскій флотъ отъ нашихъ береговъ и такимъ образомъ — оказались бы запертыми и на Мурманскомъ берегу.

Во всякомъ случаѣ, какъ бы мы ни были заперты проливами въ Балтійскомъ и Черномъ моряхъ, намъ, при существующихъ условіяхъ, необходимо содержать значительные флоты въ обоихъ этихъ моряхъ. Равнымъ образомъ для насъ представляется вопросомъ первѣйшей необходимости упрочить наше положеніе на Тихомъ океанѣ, гдѣ у насъ до сихъ поръ не имѣется достаточно военно-морскихъ силъ и вполнѣ устроеннаго для нихъ порта. При такихъ условіяхъ едва ли есть основаніе и возможность отдѣлять для Мурманскаго берега имѣемыя у насъ суда и средства, а тѣмъ болѣе создавать новый четвертый флотъ, съ портомъ и крѣпостью для него на Мурманѣ.

Само собою разумѣется, что обсуждать серьезно вопросъ столь важный, какъ устройство военнаго порта на Мурманѣ, возможно только при условіи проведенія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до того или другого пункта на Мурманскомъ побережьи и только послѣ того, когда мы будемъ имѣть

сколько нибудь опредѣленныя свѣдѣнія о климатическихъ и другихъ условіяхъ жизни на Мурманѣ, въ особенности въ темное зимнее время, чтобы имѣть возможность судить объ условіяхъ содержанія тамъ значительнаго гарнизона и снабженія его всѣмъ необходимымъ.

Но конечно и помимо устройства значительнаго военно-морского порта на Мурманѣ, съ проведеніемъ туда желѣзной дороги, обладаніе Мурманскимъ берегомъ могло бы представить для насъ нѣкоторое значеніе и въ военно-морскомъ отношеніи, въ случаѣ, если бы напримѣръ, по политическимъ соображеніямъ, мы признали необходимымъ вывести изъ Балтійскаго моря нашъ военный флотъ, или хотя бы отдѣлить эскадру, съ цѣлью держать ее въ полной боевой готовности, въ теченіи зимнихъ мѣсяцевъ. Въ данномъ случаѣ мы пользовались бы значительнымъ преимуществомъ, сравнительно съ содержаніемъ эскадры въ заграничномъ, хотя бы и союзномъ портѣ, въ томъ отношеніи, что передача приказаній на эскадру производилась бы черезъ посредство собственной внутренней телеграфной линіи, а пользуясь желѣзной дорогой мы имѣли бы возможность пополнять недостатки судовъ эскадры по снабженію и вооруженію.

Лучшимъ для этой цѣли пунктомъ, на всемъ Мурманскомъ побережьи слѣдуетъ признать заливъ Печенгскій, какъ по удобству стоянки и выхода судовъ въ море, такъ и потому, что въ случаѣ оказавшейся необходимости защитить стоящія въ гавани суда отъ непріятельскаго нападенія, этотъ заливъ можетъ быть укрѣпленъ въ короткое время и съ малыми средствами. Что же касается значительной замерзаемости Печенгскаго залива, то расчистка льда для прохода судовъ не можетъ представить большихъ затрудненій, нежели какія встрѣтились напр. осенью сего года въ Кронштадтѣ, при проводкѣ крейсера «Россія» съ рейда въ гавань.

Что касается *проведенія желѣзной дороги на Мурманъ*, то какъ извѣстно вопросъ этотъ обсуждался въ 1894 году, въ бывшей подъ предсѣдательствомъ товарища министра путей сообщенія Генералъ-Лейтенанта Петрова комиссіи, по проведенію желѣзныхъ дорогъ на Сѣверъ Россіи, при чемъ, тогда же указывалось главнымъ образомъ на важное значеніе этой дороги, именно, въ отношеніи стратегическомъ, въ связи съ необходимостью устройства на Мурманскомъ берегу военнаго

порта, который послужилъ бы опорнымъ пунктомъ для дѣйствій нашего военнаго флота. Въ виду такого значенія желѣзной дороги на Мурманъ, предсѣдатель просилъ представителей военнаго и морскаго министерства высказать свои соображенія по этому вопросу.

Представитель военнаго министерства Генералъ-Лейтенантъ Саллогубъ заявилъ, что «въ настоящее время Мурманскій берегъ является мѣстомъ почти совершенно незаселеннымъ. Устройство военнаго порта въ подобной мѣстности потребовало бы отъ государства огромныхъ денежныхъ затратъ и, что самое главное, было бы преждевременнымъ. Но если на Мурманѣ создадутся экономическіе интересы, если онъ населится, разовьетъ свои промыслы, торговлю, то несомнѣнно вслѣдъ за экономическими интересами явятся и заботы объ охранѣ этихъ интересовъ, какъ со стороны военнаго вѣдомства, такъ и со стороны морского. Начинать же съ устройства военнаго порта, по его мнѣнію — рискованно и преждевременно».

Къ этому мнѣнію присоединился и представитель морского министерства Генералъ-Маіоръ Чикалевъ.

Въ виду такихъ заявленій комиссія признала цѣлесообразнымъ разсматривать вопросъ о томъ или другомъ направленіи Мурманской желѣзной дороги преимущественно съ точки зрѣнія экономическаго значенія.

По этому поводу представитель министерства финансовъ д. с. с. Романовъ, между прочимъ пояснилъ, что «значеніе Мурмана заключается въ его прекрасныхъ природныхъ гаваняхъ, которыя лежатъ у открытаго океана и всю зиму не замерзаютъ. Берега Мурмана приглубы, мелей и рифовъ нѣтъ; благодаря теплому экваторіальному теченію, климатъ Мурманскаго побережья сравнительно мягокъ; на всемъ протяженіи отъ Іокапскихъ острововъ до границы Норвегіи берегъ зимою чистъ отъ льда и поморы въ теченіи всей зимы ходятъ на своихъ ёлахъ въ Норвегію; условія для осѣдлой жизни на Мурманѣ не менѣе благопріятны, чѣмъ въ норвежскомъ Финмаркенѣ; длинныя полярныя ночи не препятствуютъ ни мореходству, ни морскимъ промысламъ, такъ какъ даже и въ этотъ періодъ времени, отъ 11 ч. до 1 ч. дня достаточно свѣтло, а въ остальное время недостатокъ дневнаго свѣта въ значительной степени замѣняется частыми и яркими сѣверными сіяніями. При сочетаніи такихъ благопріятныхъ условій и

при близости Мурманскаго берега къ Западной Европы, нельзя не дорожить тѣми исключительными выгодами, которыя онѣ представляютъ для удовлетворенія потребностей нашего мореходства».

«Продолженіе нашей рельсовой сѣти до одной изъ незамерзающихъ гаваней на Мурманскомъ берегу, обезпечило бы безпрепятственный, въ теченіе круглаго года находящійся въ полной власти одной Россіи путь къ открытому океану, а слѣдовательно и къ берегамъ Западной Европы. При отсутствіи такого пути, многія государственныя надобности (не говоря уже про военное, но даже и въ мирное время) могутъ оставаться неудовлетворенными, напротивъ наличность такого пути можетъ обезпечить Россіи весьма существенныя выгоды».

Мѣстное значеніе этой дороги, по мнѣнію д. с. с. Романова, въ свою очередь представляется весьма важнымъ: «дорога эта дастъ возможность нашимъ рыбопромышленникамъ поморамъ выходить изъ Мурманскихъ гаваней одновременно съ норвежскими рыбопромышленниками въ лучшее время года, т. е. въ февралѣ и мартѣ, и оставаться на Мурманѣ долѣе чѣмъ нынѣ, когда они принуждены спѣшить войти въ Бѣлое море до закрытія навигаціи. Наконецъ, она дастъ возможность жителямъ Мурмана отправлять на внутренніе рынки добычу зимней ловли».

«Вообще Мурманская желѣзная дорога, облегчая во многомъ условія постоянной жизни на Мурманѣ, представитъ собою наилучшее средство для поднятія и развитія нашего рыбнаго и звѣринаго промысла въ Ледовитомъ океанѣ, и для доставленія нашимъ поморамъ возможности соперничать въ этомъ отношеніи съ норвежцами. Въ этомъ заключается весьма важное и существенное мѣстное и государственное значеніе этой дороги въ томъ смыслѣ, что развитіе рыболовства и мореходства въ открытомъ океанѣ прямо отвѣчаетъ интересамъ государства, во первыхъ, доставляя выгодный заработокъ значительному числу жителей и во вторыхъ формируя контингентъ отважныхъ и опытныхъ моряковъ для пополненія нашего флота. Мурманъ, вслѣдствіе порто-франко, въ настоящее время находится въ экономической зависимости отъ Норвегіи, извлечь его отъ этой зависимости можно только при помощи желѣзной дороги, которая соединила бы этотъ отдаленный край съ другими частями государства».

Приглашенные въ комиссію свѣдующіе лица между прочимъ высказали, что «въ западной части Мурманскаго берега, съ его незамерзающими гаванями, судоходство возможно круглый годъ. Полярность ночи и туманы, хотя и затрудняютъ судоходство, но оно тѣмъ не менѣе остается совершенно возможнымъ въ теченіи цѣлаго года».

Вопросъ о возможности рыболовства на Мурманѣ въ теченіи всей зимы, по недостатку данныхъ, остался невыясненнымъ. Комиссіи было сообщено нѣсколько фактовъ, показывающихъ, что «въ декабрѣ и февралѣ, когда здѣсь ловъ болѣе не производится, въ нѣкоторыхъ бухтахъ замѣчалось появленіе въ огромномъ количествѣ сельди и трески; но были ли это отдѣльные рѣдкіе случаи, или на Мурманѣ и зимой есть рыба въ количествѣ достаточномъ, чтобы поддержать серьезный зимній ловъ,—этого никто не могъ разъяснить».

При обсужденіи *вопроса о направленіи желѣзной дороги на Мурманъ*, въ комиссіи прежде всего было указано на выгодность продолженія желѣзной дороги отъ Улеаборга до залива Печенги, или до порта Владимиръ, но затѣмъ было признано болѣе выгоднымъ въ экономическомъ и государственномъ отношеніи, провести дорогу отъ Іоэнсу или Сердоболя черезъ Кемь на Колу. При этомъ было указано, что Сердобольское направленіе, сокращая на 400 верстъ разстояніе отъ Ледовитаго океана до Петербурга, сравнительно съ направленіемъ Улеаборгъ-Владиміръ, въ то же время соединяло бы Петербургъ, чрезъ Выборгъ, не только съ Мурманомъ, но и съ Бѣлымъ моремъ, а кромѣ того соединило бы съ Бѣлымъ моремъ два большихъ внутреннихъ бассейна: Ладожское и Онежское озеро. При обсужденіи этого направленія въ комиссіи между прочимъ было обращено вниманіе на необходимость «подчинить желѣзныя дороги Финляндіи, отъ Сердоболя до Петербурга, тѣмъ же общимъ постановленіямъ по управленію желѣзно-дорожными тарифами, которыя дѣйствуютъ въ Имперіи; въ противномъ случаѣ, т. е. если будутъ дѣйствовать двѣ тарифныхъ системы и два самостоятельныя управленія, то пользы отъ этой дороги не будетъ».

Затѣмъ слѣдуетъ еще упомянуть, что Нижегородскимъ губернаторомъ Генералъ-Лейтенантомъ Барановымъ, въ комиссіи было указано, что въ связи съ неотложною государственною необходимостью устройства военнаго порта на Мурманѣ, слѣдуетъ поставить на первый планъ соединеніе незамерзаю-

щихъ гаваней Мурманскаго берега съ Кандалакшей, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи Кандалакша была соединена желѣзною дорогою съ линіей Вологда-Архангельскъ.

При разсмотрѣніи всѣхъ этихъ направленій въ комиссіи Генералъ-Лейтенанта Петрова, было отдано предпочтеніе линіи Петербургъ-Сердоболь-Кемь, по тѣмъ соображеніямъ, что означенная линія гораздо короче прочихъ направленій, а потому постройка дороги обойдется дешевле. Кромѣ того въ комиссіи было указано, что эта дорога прошла бы по такой мѣстности, которая, хотя и мало населена, но за то обладаетъ значительными природными богатствами и потому была бы въ состояніи дать дорогѣ и значительные грузы.

Не смотря на вышеприведенное рѣшеніе комиссія Генералъ-Лейтенанта Петрова, впослѣдствіи, въ видахъ главнымъ образомъ нежелательности проведенія желѣзной дороги чрезъ Финляндію, было указано на преимущественныя выгоды проведенія дороги отъ С.-Петербурга, или отъ одной изъ станцій Николаевской желѣзной дороги, напр. Малая Вишера, чрезъ Лодейное поле, Петрозаводскъ, Повѣнецъ на Кемь, протяженіемъ всего около 750 верстъ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію упомянутыхъ направленій желѣзныхъ дорогъ, слѣдуетъ безспорно отдать предпочтеніе послѣднему изъ нихъ, именно чрезъ Петрозаводскъ. Направленіе чрезъ Улеаборгъ очевидно не выдерживаетъ никакой критики и представляется даже совершенно непонятнымъ, какимъ образомъ могъ быть предложенъ на обсужденіе столь кружный желѣзнодорожный путь къ Мурманскому берегу, при томъ чрезъ Финляндію, только по тѣмъ соображеніямъ, что остающійся къ постройкѣ участокъ отъ Улеаборга до Печенгскаго залива гораздо короче, нежели при условіи постройки всей линіи отъ С.-Петербурга къ Мурману. По тѣмъ же соображеніямъ и второе, хотя и менѣе кружное изъ указанныхъ направленій, чрезъ Выборгъ, Сердоболь, (или Іоэнсу) на Кемь, не можетъ выдержать сравненія съ линіею Петербургъ-Петрозаводскъ-Кемь. Не подлежитъ сомнѣнію, что при обсужденіи подобныхъ вопросовъ, какъ проектированіе большихъ государственныхъ желѣзнодорожныхъ линій, слѣдуетъ имѣть въ виду не существующіе въ настоящее время конечные пункты, а тѣ, которые неизбѣжно должны создаться въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ. Если Петрозаводскъ до сихъ поръ не имѣетъ желѣзной дороги, то конечно не потому чтобы

экономическое значеніе его много уступало значенію Финляндскаго Іоэнсу, или чтобы мѣстныя условія для проведенія желѣзныхъ дорогъ въ Финляндію были болѣе благопріятными, нежели въ Олонецкой губерніи. Можно сказать съ увѣренностью, что подобно тому какъ Іоэнсу и Сердоболь соединены желѣзной дорогой съ Выборгомъ, такъ точно и Петрозаводскъ будетъ соединенъ желѣзной дорогой съ Петербургомъ. Поэтому при разсмотрѣніи проектовъ проведенія желѣзныхъ дорогъ на Сѣверъ, слѣдуетъ имѣть это въ виду, въ противномъ случаѣ нашимъ потомкамъ придется многіе годы возить свои грузы кружнымъ путемъ, только потому, что въ 1894 году, отъ Улеаборга или Сердоболя было ближе.

По этимъ вѣроятно соображеніямъ при окончательномъ выборѣ направленія желѣзной дороги отъ Петербурга къ Бѣлому морю, предпочтеніе дано Петрозаводскому направленію, по которому въ 1895 году инженеромъ Романовымъ уже и произведены предварительныя изысканія. Равнымъ образомъ въ 1894 г. инженеромъ Рипасомъ, былъ произведенъ осмотръ мѣстности отъ Кандалакши до Колы и Екатерининской гавани, а инженеромъ Журданъ отъ Кеми до Кандалакши.

Что касается *конечнаго пункта желѣзной дороги на Мурманѣ*, то первоначально въ Комиссіи было указано, что такимъ пунктомъ надлежало бы избрать портъ Владиміръ, или же согласно указанію Архангельскаго Губернатора, гавань Озерко; но въ послѣдствіи было рѣшено направить дорогу на Екатерининскую гавань, въ виду принятаго рѣшенія перенести туда изъ Колы административный центръ Кольскаго полуострова.

Относительно направленія желѣзной дороги отъ Кандалакши черезъ Кольскій полуостровъ необходимо замѣтить, что даже въ случаѣ устройства въ Екатерининской гавани административнаго и торговаго центра, едва ли бы представилось выгоднымъ вести дорогу прямо на Колу и Екатерининскую гавань. Не подлежитъ сомнѣнію, что раньше или позже Печенгскій заливъ будетъ имѣть желѣзную дорогу, такъ какъ намъ необходимо позаботиться о томъ, чтобы возможно скорѣе притянуть подъ наше вліяніе именно западный берегъ Мурмана, поэтому очень возможно, что по осмотрѣ мѣстности въ болѣе западномъ направленіи, окажется выгоднѣе теперь же вести дорогу къ Печенгскому заливу, съ устройствомъ отдѣльныхъ вѣтвей къ Кольскому и Титовскому заливамъ, а со временемъ отъ Колы къ Териберкѣ и Гаврилову.

Въ настоящее время конечно нѣтъ возможности входить въ обсужденіе подробностей проведенія и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ на Кольскомъ полуостровѣ, о климатическихъ и другихъ условіяхъ жизни на которомъ, въ особенности въ зимнее время, мы имѣемъ очень неопредѣленныя и отрывочныя свѣдѣнія, основанныя главнымъ образомъ на разсказахъ путешественниковъ, посѣщавшихъ тотъ край только въ лѣтніе мѣсяцы.

Несомнѣнно, что прежде нежели вопросъ о проведеніи желѣзныхъ дорогъ къ Мурманскому берегу, по тому или другому направленію, получитъ окончательное рѣшеніе, онъ долго еще будетъ предметомъ обстоятельныхъ обсужденій и изслѣдованій, а тѣмъ временемъ на ряду съ осуществленными уже къ оживленію нашего сѣвера мѣрами, вниманіе Правительства вѣроятно будетъ обращено и на *другія мѣропріятія*, на которыя неоднократно указывалось какъ на неотложныя, и осуществленіе которыхъ, между тѣмъ, не требуетъ отъ государства столь крупныхъ одновременныхъ и ежегодныхъ затратъ, какъ проведеніе желѣзной дороги къ Мурманскому берегу, и устройство новаго административнаго и торговаго центра.

Какъ на самыя полезныя мѣры для развитія нашихъ Мурманскихъ промысловъ и улучшенія быта колонистовъ и рыбопромышленниковъ постоянно указывалось на необходимость учрежденія возможно частыхъ *пароходныхъ сообщеній* и на *проведеніе телеграфа* между всѣми становищами Мурманскаго берега.

Дѣйствительно, подобно тому, какъ сосѣдній Финмаркенъ былъ обязанъ своимъ оживленіемъ, главнымъ образомъ, установленію пароходныхъ сообщеній вдоль береговъ Норвегіи, такъ точно и оживленіе нашего Мурманскаго побережья начало замѣтно обнаруживаться именно со времени учрежденія, въ 1875 году, правильныхъ пароходныхъ рейсовъ *товарищества Архангельско-Мурманскаго срочнаго пароходства.*

На необходимость установленія пароходныхъ рейсовъ между Архангельскомъ и Вардэ, въ первый разъ было указано еще въ 1858 году, причемъ предприниматели испрашивали правительственную субсидію въ 25.000 рублей за девять обязательныхъ рейсовъ; но бывшій тогда главный командиръ Архангельскаго порта Ген.-Ад. Глазенапъ отказался ходатайствовать о такого рода субсидіи.

Затѣмъ въ 1866 году Архангельскій губернаторъ Князь Голицынъ снова поднялъ вопросъ о необходимости пароходныхъ сообщеній между этими пунктами и ходатайствовалъ о выдачѣ пароходному обществу ежегодной субсидіи въ 28.000 руб. за двадцать обязательныхъ рейсовъ, но это ходатайство было отклонено министерствомъ финансовъ, «по неимѣнію убѣжденія, что предпріятіе принесетъ для края существенную пользу». Равнымъ образомъ и на повторенное въ 1867 году ходатайство губернатора послѣдовалъ отказъ, мотивированный тѣмъ, «что всякое промышленное предпріятіе не имѣетъ твердаго основанія, коль скоро требуетъ для своего осуществленія искусственной поддержки со стороны правительства».

Наконецъ уже въ 1870 году вслѣдствіе энергическаго представленія Арханг. губернатора Н. А. Качалова, образовалось общество Бѣломорско-Мурманскаго срочнаго пароходства, съ субсидіей въ 30.000 руб. за двѣнадцать обязательныхъ рейсовъ и съ основнымъ капиталомъ всего въ 150.000 рублей, но предпріятіе это съ первыхъ же шаговъ понесло большія потери: почти всѣ пароходы общества потерпѣли крушенія и въ 1875 году общество прекратило существованіе. Въ это время по иниціативѣ извѣстнаго московскаго дѣятеля на пользу Сѣвера, Ѳ. В. Чижова, образовалось новое товарищество Архангельско-Мурманскаго срочнаго пароходства, съ ежегодной субсидіей въ 55.000 руб. и основнымъ капиталомъ въ 308.000 руб.

Первоначально товарищество имѣло всего четыре парохода, для содержанія срочныхъ рейсовъ по тремъ линіямъ: Мурманской отъ Архангельска до Вардэ; Бѣломорской—между Архангельскомъ и Онегою и Кандалакской—между Кемью и Кузоменью. Кромѣ того, по ходатайству Общества спасанія на водахъ, были установлены два рейса въ теченіи навигаціи изъ Архангельска на Новую землю.

Собственно по Мурманской линіи сообщеніе поддерживалось однимъ пароходомъ, чрезъ каждые 16 дней, при чемъ въ теченіи навигаціи, этотъ пароходъ дѣлалъ всего 13 рейсовъ. Первые пароходы Общества были очень небольшіе, случались частыя аваріи, и рейсы совершались крайне неисправно. По заявленію самого правленія Товарищества, недостаточное число пароходовъ ставило правленіе и директора-распорядителя въ необходимость взять на себя отвѣтственность, нравственную и уголовную, при рѣшеніи посылать въ море паро-

ходъ «Онега». Вслѣдствіе крайне малыхъ размѣровъ парохода «Онега», типа рѣчныхъ финляндскихъ пароходовъ, сами пассажиры ходатайствовали предъ мѣстными властями, о запрещеніи посылать этотъ пароходъ на Мурманъ.

Несмотря на правительственную субсидію предпріятіе это въ теченіи долгаго времени не приносило акціонерамъ никакого дохода, тѣмъ не менѣе правленіе Товарищества дѣлало все отъ него зависящее къ улучшенію и развитію пароходныхъ сообщеній. Число пунктовъ захода парохода по Мурманской линіи было постепенно увеличено съ 8 до 18; старые пароходы замѣнялись новыми, а въ 1890 году былъ пріобрѣтенъ новый, первоклассный пароходъ «Ломоносовъ» въ 900 тоннъ водоизмѣщенія. Вмѣстѣ съ этимъ количество перевозимыхъ по Мурманской линіи грузовъ и пассажировъ стало ежегодно увеличиваться. Кромѣ того, товарищество начало посылать осенью изъ Архангельска въ Петербургъ пароходъ съ грузомъ рыбы, а съ 1887 года взяло на себя снабженіе маяковъ Бѣлаго моря провизіей и матеріалами, согласно контракта, заключеннаго съ морскимъ министерствомъ.

Въ виду окончанія въ 1894 году срока дѣйствій устава Товарищества, правительствомъ былъ возбужденъ вопросъ объ условіяхъ дальнѣйшаго содержанія срочныхъ сообщеній въ Бѣломъ морѣ и Ледовитомъ океанѣ, вслѣдствіе чего была образована особая комиссія изъ представителей заинтересованныхъ министерствъ.

При обсужденіи этого вопроса, Архангельскимъ Губернаторомъ А. П. Энгельгардомъ, было обращено вниманіе комиссіи на то обстоятельство, что наши сѣверные морскіе промыслы и торговля, на коихъ исключительно зиждется не только благосостояніе, но даже «самое существованіе многочисленнаго населенія всего поморья Архангельской губерніи, на столько тѣсно связаны теперь съ означеннымъ пароходствомъ, что какой бы то ни было, даже временный разрывъ между ними уже не мыслимъ; иначе онъ повелъ бы за собою такое потрясеніе экономическаго быта названнаго населенія, въ самой основѣ, послѣдствія котораго трудно даже и представить. Съ прекращеніемъ спеціальнаго срочнаго пароходства въ Бѣломъ морѣ и Ледовитомъ океанѣ, въ конецъ разрушилась бы тамъ и нынѣшняя торгово-промышленная жизнедѣятельность, а все сѣверное поморье съ населеніемъ въ десятки тысячъ душъ, неминуемо было бы обречено на экономическую погибель».

Равнымъ образомъ и нашъ консулъ въ Финмаркенѣ В. А. Березниковъ указывалъ, что срочныя пароходныя сообщенія Мурмана, чрезъ каждыя 16 сутокъ короткаго лѣтняго промысловаго времени навигаціи, съ Архангельскомъ, совершенно не соотвѣтствуетъ общественнымъ и экономическимъ потребностямъ края. При этомъ онъ между прочимъ обратилъ вниманіе комиссіи на то, что «ближайшимъ и самымъ разительнымъ примѣромъ плодотворнаго вліянія учащенныхъ и правильныхъ сообщеній на экономическую жизнь края является сосѣдній Финмаркенъ, гдѣ рыбные промыслы пріобрѣли свое первостепенное значеніе для народнаго хозяйства Норвегіи, лишь со времени проведенія телеграфа и установленія правильныхъ и частыхъ пароходныхъ сообщеній. Своими мѣропріятіями Норвежское правительство вывело Финмаркенъ изъ экономической спячки и дало возможность его рыбнымъ промысламъ совершенно затмить промыслы Мурмана, на который въ прежнее время приходили за рыбой голландцы и датчане. Въ сознаніи государственной важности установленія возможно тѣсной экономической и духовной связи между своими окраинами и центромъ правленія и народной жизни, Норвегія не останавливается передъ сравнительно для нея значительными затратами. Субсидируя уже три пароходныхъ предпріятія, за содержаніе сообщеній съ Финмаркеномъ и въ Финмаркенѣ, оно начало выдавать 70.000 кронъ четвертому, за поддержаніе ежегодныхъ быстрыхъ рейсовъ между Тронгеймомъ и Гаммерфестомъ».

Впрочемъ на неудовлетворительность срочныхъ сообщеній было обращено вниманіе еще 15 лѣтъ тому назадъ, именно въ 1881 году, бывшей въ Архангельскѣ совѣщательной комиссіей, «о нуждахъ сѣвернаго края», которая еще тогда признавала необходимость увеличить число срочныхъ рейсовъ, при соотвѣтствующемъ усиленіи перевозочныхъ средствъ Товарищества, и въ этомъ же смыслѣ высказывалось, при пересмотрѣ въ 1885 году устава Товарищества, министерство иностранныхъ дѣлъ, основываясь на донесеніяхъ нашихъ консуловъ въ Финмаркенѣ.

Принимая во вниманіе выясненную такимъ образомъ потребность и важное значеніе развитія пароходныхъ сообщеній въ нашемъ сѣверномъ краѣ, комиссія пришла къ заключенію, о «совершенной необходимости расширенія первоначальнаго объема пароходства, и приданія ему такой организаціи, при

которой оно имѣло бы возможность проявлять въ полной мѣрѣ то полезное значеніе для экономической жизни края, которое оно, по мѣстнымъ условіямъ, призвано имѣть».

Руководствуясь этими соображеніями, министерствомъ финансовъ былъ выработанъ новый уставъ Товарищества, который въ маѣ 1895 года удостоился Высочайшаго утвержденія, и съ 1 января 1896 года введенъ въ дѣйствіе.

Согласно новаго устава Товарищества, оно обязано совершать по Мурманской линіи 27 еженедѣльныхъ рейсовъ, въ теченіи навигаціи, взамѣнъ бывшихъ ранѣе 13 рейсовъ, чрезъ каждые 16 дней, и 20 еженедѣльныхъ рейсовъ, по Онежской и Кандалакской линіямъ, взамѣнъ 10 рейсовъ, чрезъ каждые 11 дней.

Для выполненія этихъ рейсовъ Товарищество пріобрѣло шесть повыхъ пароходовъ изъ коихъ:

Для Мурманской линіи	«Императоръ Николай II» въ	975 тоннъ.
Для Онежской линіи —	«Королева Ольга» . . .	450 »
Для Кандалакской линіи —	«Великая Княгиня Ксенія»	450 »
Для сообщенія по Варанг. заливу —	«Препод. Трифонъ»	130 »
Для сообщенія по р. Онегѣ—	«Кола»	100 »
Запасный пароходъ	«Кандалакша»	100 »

Такимъ образомъ съ имѣющимися ранѣе пароходами «Ломоносовъ», «Чижовъ» и «Великій Князь Владиміръ», товарищество въ настоящее время располагаетъ девятью вполнѣ исправными пароходами. (Пароходы «Кемь» и «Онега» признаны негодными къ дальнѣйшей службѣ).

Собственно по Мурманской линіи рейсы совершаются съ половины марта до половины сентября двумя пароходами: «Императоръ Николай II» съ 12 узловымъ ходомъ и «Ломоносовъ», съ 11 узловымъ ходомъ, которые еженедѣльно отправляются, одинъ изъ Архангельска, а другой изъ Вардэ съ заходомъ въ оба пути во всѣ становища Мурманскаго берега, употребляя на весь рейсъ отъ 4 до 5 сутокъ.

Въ настоящее время всѣ пароходы Товарищества содержатся довольно исправно. Командиры пароходовъ, по крайней мѣрѣ на Мурманской линіи, вполнѣ свѣдущіе, опытные и внимательно относящіеся къ своимъ обязанностямъ. Помощники командировъ большею частью молодые, но хорошо подготов-

ленные, исполнительные трезвые и видимо прошедшіе хорошую школу. Тоже самое можно сказать относительно машинистовъ, машинной прислуги и палубной команды Несмотря на неблагопріятныя условія для плаванія, случаевъ поломки и вообще остановки машинъ во время рейсовъ совсѣмъ не бываетъ. Пріемъ и сдача грузовъ, зачастую на большомъ волненіи, производится вполнѣ умѣло. По этому поводу необходимо только замѣтить, что за неимѣніемъ у Товарищества, ни въ одномъ изъ становищъ агентовъ, исполненіе этихъ обязанностей до сихъ поръ возлагалось на командировъ пароходовъ, которые такимъ образомъ не имѣютъ даже кратковременнаго отдыха на всемъ пяти-суточномъ рейсѣ парохода. Поэтому, а также для удобствъ грузо-отправителей, въ настоящее время съ увеличеніемъ числа рейсовъ и количества перевозимыхъ грузовъ, крайне необходимо, чтобы Товарищество завело своихъ собственныхъ агентовъ, хотя бы въ наиболѣе значительныхъ становищахъ.

Въ виду увеличенія числа пароходовъ и неимѣнія въ Архангельскѣ дока, Товариществу вмѣнено въ обязанность устроить для ремонтовъ пароходовъ и окраски подводной части судовъ—докъ или эллингъ съ необходимыми механическими мастерскими.

При обсужденіи этого вопроса въ комиссіи, представителемъ морского министерства было сдѣлано заявленіе о необходимости устройства дока и мастерскихъ въ одной изъ гаваней Мурманскаго побережья, гдѣ и слѣдовало бы сосредоточить все управленіе и конторы товарищества и перевести туда на зимовку принадлежащіе товариществу пароходы.

На это правленіе Товарищества возразило, что наиболѣе удобнымъ мѣстомъ для устройства на Мурманскомъ берегу конторы и дока представляется Екатерининская гавань, но что перенесеніе туда мѣстнаго управленія пароходствомъ было бы невозможно, ибо гавань, какъ зимою, такъ и лѣтомъ, совершенно необитаема, и по этому до созданія въ Екатерин. гавани новаго города, жизнь служащихъ Товарищества, съ ихъ семьями не можетъ быть мыслима. Соглашаясь съ указанными соображеніями комиссія вмѣстѣ съ тѣмъ признала, что въ случаѣ если бы правительствомъ было предъявлено къ Товариществу означенное требованіе, то было бы вполнѣ справедливо предоставить ему необходимыя для выполненія этого требованія денежныя средства.

Комиссія также не признала возможнымъ настаивать на выраженной Морскимъ Вѣдомствомъ желательности установленія ежемѣсячныхъ сообщеній между Петербургомъ и Мурманомъ и зимнихъ мѣстныхъ сообщеній между наиболѣе населенными пунктами на Мурманскомъ берегу, а равнымъ образомъ комиссія не согласилась и на требованіе Морскаго Министерства о томъ, чтобы пароходы Товарищества не несли службы болѣе 20 лѣтъ, такъ какъ ни въ положеніи о Добровольномъ флотѣ, ни въ уставѣ Русскаго общества Пароходства и Торговли не содержится какихъ либо постановленій, ограничивающихъ срокъ службы судовъ. Съ означенными мнѣніями комиссіи согласился и Министръ Финансовъ и всѣ три требованія морского министерства были отклонены.

Затѣмъ при окончательномъ обсужденіи проекта Товарищества въ соединенныхъ Департаментахъ Экономіи и Законовъ, Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ было сдѣлано заявленіе, о желательности пополнить составъ правленія представителемъ отъ Морского вѣдомства, хотя бы и безъ особаго вознагражденія изъ средствъ Товарищества. Это ходатайство Генералъ-Адъютанта Чихачева, Департаменты признали заслуживающимъ уваженія и постановили дополнить соотвѣтствующія статьи устава Товарищества.

Согласно этого постановленія въ статьѣ 49 устава хотя и упомянуто, что одинъ членъ Правленія назначается Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, но статья эта редактирована въ томъ смыслѣ, что права и обязанности предоставлены исключительно члену отъ Министерства Финансовъ и такимъ образомъ положеніе представителя отъ Морского вѣдомства въ правленіи Товарищества, по буквѣ устава, является совершенно фиктивнымъ. Между тѣмъ не подлежитъ сомнѣнію, что при обсужденіи этого вопроса въ Департаментахъ Экономіи и Законовъ имѣлось въ виду поставить члена отъ Морского Министерства въ совершенно то же положеніе, въ какомъ находятся таковые члены въ другихъ пароходныхъ обществахъ, гдѣ имѣются два представителя отъ Правительства. Въ этомъ смыслѣ и слѣдовало бы теперь исправить нынѣ дѣйствующій уставъ Товарищества Архангельско-Мурманскаго срочнаго пароходства.

Затѣмъ согласно желанія Генералъ-Адъютанта Чихачева въ статьѣ 55 устава Товарищества оговорено, что членъ правленія отъ Морского вѣдомства содержанія не получаетъ.

Въ этомъ отношеніи было бы крайне желательно установить общій законъ, по которому никто изъ членовъ правленія отъ Правительства не имѣетъ права получать отъ акціонерныхъ обществъ какое либо вознагражденіе или подарки, но до изданія такого общаго закона, повидимому нѣтъ основанія ставить въ исключительное положеніе представителя отъ Морского вѣдомства въ Мурманскомъ пароходномъ обществѣ.

На покрытіе единовременныхъ затратъ по расширенію предпріятія, основной капиталъ Товарищества въ 308.000 руб. раздѣленныхъ на 616 паевъ, по 500 руб. каждый, признано было необходимымъ увеличить на 620.000 руб., путемъ выпуска 775 новыхъ паевъ, по 800 руб. каждый, а вмѣстѣ съ этимъ и первоначальные паи, для приведенія капитала Товарищества въ соотвѣтствіе съ его активомъ, переоцѣнены въ 800 руб. за пай.

Такимъ образомъ весь основной капиталъ Товарищества составилъ 1.112.500 руб. раздѣленныхъ на 1391 пай, изъ коихъ Министерству Финансовъ принадлежитъ 875 паевъ (въ томъ числѣ 100 старыхъ), дающихъ въ общихъ собраніяхъ члену правленія отъ Министерства Финансовъ — право на 87 голосовъ противъ 51 голоса, принадлежащихъ владѣльцамъ остальныхъ паевъ Товарищества.

Выпускъ новыхъ паевъ, для реализаціи дополнительнаго капитала въ 620.000 руб., Министерствомъ Финансовъ не былъ допущенъ путемъ обыкновенной публичной подписки, а всѣ эти паи Министерство Финансовъ оставило за собою, въ виду объясненной Правленіемъ Товарищества желательности, «уберечь предпріятіе отъ могущихъ обнаружиться со стороны новыхъ участниковъ стремленій къ извлеченію возможно большихъ доходовъ изъ дѣла, въ ущербъ главной цѣли предпріятія».

Съ увеличеніемъ числа рейсовъ по обязательнымъ линіямъ, общій ежегодный пробѣгъ пароходовъ составляетъ около 66.800 миль и въ связи съ этимъ Товариществу увеличенъ размѣръ ежегодной субсидіи до 227 464 руб. въ годъ, или по 3 руб. 33 коп. за милю, вмѣсто выдававшихся ранѣе 55.000 руб. по 1 руб. 55 коп. за милю

По уставу Товарищества, какъ на частныя, такъ и на правительственные паи, не можетъ быть выдаваемо болѣе 6% дивиденда, а въ случаѣ образованія за всѣми расходами и отчисленіями остатка, онъ долженъ быть обращенъ на умень-

шеніе правительственной субсидіи. Срокъ дѣйствія новаго устава Товарищества опредѣленъ на 20 лѣтъ.

При обсужденіи въ комиссіи вопроса о расширеніи пароходныхъ сообщеній въ Ледовитомъ океанѣ, между прочимъ былъ предрѣшенъ вопросъ и о необходимости установленія съ 1897 г. *пароходныхъ рейсовъ между Архангельскомъ и устьемъ рѣки Печоры*, съ заходомъ въ Мезень. Въ случаѣ, если бы это предположеніе было одобрено Правительствомъ, то Товарищество будетъ обязано пріобрѣсти еще два новыхъ парохода, съ соотвѣтствующимъ увеличеніемъ капитала Товарищества, посредствомъ выпуска новыхъ паевъ, которые равнымъ образомъ предполагается оставить за Министерствомъ Финансовъ.

Такимъ образомъ, имѣя въ своихъ рукахъ наибольшее число паевъ, Министерство Финансовъ является полнымъ хозяиномъ предпріятія и въ лицѣ своего представителя пріобрѣтаетъ возможность руководить дальнѣйшею дѣятельностью пароходства, согласно видамъ Правительства. Если при подобныхъ условіяхъ и пострадаетъ въ значительной степени коммерческая сторона управленія этимъ пароходствомъ, какъ и всякаго торговаго предпріятія, находящагося въ казенномъ управленіи, то съ другой стороны Правительство пріобрѣтаетъ возможность лучше и своевременнѣе освѣдомляться о дѣйствительныхъ нуждахъ нашего крайняго сѣвера. Вслѣдствіе этого можно надѣяться, что при дальнѣйшемъ расширеніи пароходныхъ сообщеній и установленіи новыхъ линій, будетъ приниматься во вниманіе не ближайшая доходность предпріятія, а тѣ государственныя выгоды, которыхъ слѣдуетъ ожидать въ будущемъ отъ каждаго устроеннаго пути сообщенія.

Въ настоящее время выяснилось кажется до очевидности, что выдаваемую съ нынѣшняго года увеличенную субсидію, за содержаніе пароходныхъ рейсовъ по Мурманскому берегу, въ размѣрѣ 111.875 руб. въ годъ, слѣдуетъ считать совершенно ничтожной, сравнительно съ ожидаемой отъ этого выгодою, въ особенности, если принять во вниманіе, что мы со времени самой Марфы Посадницы не истратили ни одной копѣйки на устройство не только шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній по Кольскому полуострову, но и какой бы то ни было дороги, хотя бы только отъ Кандалакши до Колы, гдѣ въ лѣтнее время сообщеніе возможно только пѣшкомъ, по проложеннымъ въ лѣсу тропинкамъ и частію озерами на лодкахъ, если позволяетъ погода.

*

Что же касается до зимняго времени, то несмотря на то, что уже въ теченіи многихъ вѣковъ ежегодно большія партіи рыбопромышленниковъ слѣдуютъ этимъ путемъ къ морскому берегу, мы тѣмъ не менѣе до сихъ поръ ничего тамъ не дѣлали, чтобы хотя нѣсколько ослабить тѣ, по словамъ Бухарова, «тяжелыя лишенія, какія испытываютъ промышленники во время длиннаго, по истинѣ мученическаго пути, отъ мѣста жительства до промысловыхъ становищъ...». Отъ деревни Кандалакши до Колы, по пути слѣдованія промышленниковъ, въ теченіи недѣли и болѣе не встрѣчается ни одного селенія, гдѣ можно было бы обогрѣться, сварить горячую пищу, пріютить больныхъ и усталыхъ. Построенныя въ шестидесятыхъ годахъ на этомъ пути пять избъ настолько малы, что большинство путниковъ вынуждено располагаться ночлегомъ въ снѣгу, на открытомъ морозномъ воздухѣ. И не одни взрослые, закаленные лишеніями работники терпятъ такой ужасный путь, но и мальчики зуйки, отъ 10 до 15 лѣтъ, слѣдующіе за своими родителями».

Очевидно, что если мы дѣйствительно признаемъ необходимость увеличенія числа промышленниковъ на Мурманскомъ берегу, то намъ слѣдуетъ теперь же, не ожидая проведенія желѣзной дороги, устроить сколько нибудь, хотя этотъ единственный *путь сообщенія рыбопромышленниковъ отъ Кандалакши до Колы*, тѣмъ болѣе, что по всей вѣроятности этимъ же путемъ будутъ въ первое время пользоваться и партіи рабочихъ при постройкѣ желѣзной дороги.

На ряду съ учащеніемъ пароходныхъ сообщеній по Мурманскому берегу, наиболѣе полезной мѣрой для развитія рыбопромышленности слѣдуетъ признать *проведеніе между главными становищами Мурманскаго берега телеграфа*, благодаря которому промышленники уже съ будущаго года получатъ возможность извѣщаться своевременно о появленіи рыбы въ различныхъ пунктахъ побережья. Предполагается, что къ веснѣ 1897 г. проведеніе телеграфа будетъ окончено и дѣйствіе его открыто по всей линіи отъ Кеми чрезъ Кандалакшу до Колы, откуда одна линія пойдетъ на востокъ до Териберки и Гаврилова, а другая на западъ къ Екатерининской гавани, заливамъ Титовскому, Вайда Губѣ и Печенгскому и далѣе до соединенія съ норвежской телеграфной линіей у устья пограничной рѣки Ворьема. Сооруженіе этого телеграфа обойдется казнѣ всего въ 260.000 руб. и несомнѣнно окажетъ громадное вліяніе на развитіе рыбныхъ промысловъ подобно тому, какъ это дало

уже существуетъ въ Норвегіи, гдѣ въ каждомъ самомъ маленькомъ становищѣ имѣется почтово-телеграфная станція, благодаря чему по всему норвежскому берегу ежедневно получаются свѣдѣнія о появленіи той или другой породы рыбы.

Одни только эти мѣры — развитіе пароходныхъ сообщеній по Мурманскому берегу и проведеніе телеграфа, при сравнительно ничтожной единовременной и ежегодной затратѣ денежныхъ средствъ, окажетъ несомнѣнно самое благотворное вліяніе на развитіе нашихъ Мурманскихъ промысловъ.

Слѣдующею мѣрой, осуществленіе которой можетъ способствовать развитіе нашихъ тресковыхъ и вообще рыбныхъ промысловъ, и которая находится въ прямой связи съ проведеніемъ телеграфа и устройствомъ пароходныхъ сообщеній, признается *необходимость производства подробныхъ научныхъ изслѣдованій*, по опредѣленію температуры воды въ разное время года на поверхности моря и на глубинахъ, а также изслѣдованіе направленія теченій, опредѣленіе глубины океана на различныхъ разстояніяхъ отъ морского берега, изученіе фауны рыбъ Мурманскаго берега, вліяніе на тресковые промыслы отъ приближенія къ берегу китовъ и тюленя, изученіе наилучшихъ способовъ рыболовства и тому подобныя изслѣдованія, которыя могли бы служить указаніемъ о времени появленія рыбы въ томъ или другомъ пунктѣ Мурманскаго побережья.

Изученіемъ всѣхъ этихъ вопросовъ уже съ давняго времени занимаются какъ въ Норвегіи, такъ и во Франціи, въ Англіи, Даніи и Америкѣ. Поэтому выработанныя иностранными учеными данныя, могутъ послужить для насъ очень цѣнными указаніями, при составленіи программы изслѣдованій и удержать насъ отъ повторенія сдѣланныхъ уже опытовъ.

Въ тѣхъ же видахъ упорядоченія нашихъ рыбныхъ промысловъ указывалось неоднократно на необходимость учрежденія особой *инструкціи промысловъ*, которая слѣдила бы за порядкомъ и промысловою жизнью на Мурманскомъ берегу, въ теченіи круглаго года, подобно тому, какъ это существуетъ въ Норвегіи, гдѣ уже съ давняго времени весь морской берегъ раздѣленъ на округа, и въ каждомъ такомъ округѣ существуетъ особый спеціально для того подготовленный инспекторъ рыбныхъ промысловъ, который выбираетъ себѣ помощниковъ изъ болѣе опытныхъ рыбопромышленниковъ.

По этому поводу слѣдуетъ однако замѣтить, что какъ научныя изслѣдованія моря находятся въ Норвегіи въ полной

связи съ имѣющимися данными о климатѣ и условіяхъ жизни въ ихъ странѣ, такъ точно и инспектора рыболовства служатъ лишь дополненіемъ къ вполнѣ организованному у нихъ административному управленію округами. Кромѣ того слѣдуетъ принять во вниманіе, что и рыбопромышленники въ Норвегіи всѣ настолько грамотны, что имѣютъ возможность пользоваться указаніями этихъ инспекторовъ рыболовства и сознательно руководствоваться спеціально издаваемыми для нихъ картами, безъ которыхъ плаваніе у норвежскихъ береговъ, усѣянныхъ островами и мелями, представило бы значительныя затрудненія.

Нашъ Мурманскій берегъ въ этомъ отношеніи находится конечно въ совершенно иныхъ условіяхъ. Несмотря на то, что за послѣднее время Мурманъ обратилъ на себя особенное вниманіе Правительства и общества, мы все же имѣемъ еще очень ограниченныя свѣдѣнія не только о томъ, что дѣлается на глубинѣ морей, но даже и по берегамъ заливовъ Мурманскаго берега, въ особенности въ зимнее время. Не говоря уже обо всемъ остальномъ, мы до сихъ поръ не имѣемъ точныхъ свѣдѣній даже о численности населенія, какъ осѣдлаго, такъ и пришлаго въ лѣтнее время; что же касается до научныхъ изслѣдованій, то даже простыхъ метеорологическихъ станцій на всемъ Мурманскомъ побережьи имѣется всего двѣ, три, съ случайными наблюдателями.

Поэтому одновременно съ научными изслѣдованіями моря и учрежденіемъ рыболовной инспекціи, а можетъ и ранѣе, намъ необходимо организовать сколько нибудь удовлетворительное административное управленіе Кольскимъ уѣздомъ Архангельской губерніи, а также и увеличить число школъ грамотности во всемъ Сѣверномъ краѣ.

Что касается *морскихъ картъ* нашего сѣвернаго побережья, составленныхъ по неоконченной описи начала нынѣшняго столѣтія, то за послѣднее время онѣ нѣсколько исправлены и пополнены описью и промѣромъ произведеннымъ судовыми офицерами нашихъ крейсеровъ, плававшихъ въ тѣхъ водахъ. Такъ какъ весь морской берегъ Мурмана почти вездѣ ровный и приглубый, а немногіе острова и отмели находятся лишь у самаго берега, то плаваніе съ существующими картами не представляетъ особыхъ затрудненій и опасностей, тѣмъ не менѣе, въ настоящее время представляется крайне желательнымъ организовать, помимо отдѣльной съемки береговъ Бѣлаго моря, особыя описныя партіи, для болѣе подробныхъ гидро-

графическихъ работъ по описи мало обслѣдованныхъ еще бухтъ Мурманскаго берега, а также для описи Печенгскаго и Мезенскаго заливовъ и продолженія работъ у береговъ Новой земли, тѣмъ болѣе, что въ настоящее время, въ виду прихода изъ устья Енисея судовъ Енисейской экспедиціи, повидимому представляется вполнѣ возможнымъ отдѣлить спеціально для цѣли гидрографіи транспортъ «Самоѣдъ».

Между прочимъ слѣдуетъ упомянуть, что лѣтомъ сего года было три случая аварій съ пароходами Мурманскаго Товарищества, при чемъ каждый разъ обвиняютъ неудовлетворительность картъ и ограждений. Такъ напр. пароходъ «Ломоносовъ» 13 іюня, наткнулся на неозначенный на картѣ камень, при входѣ въ М Кармакулы, при чемъ сломалъ себѣ гребной валъ. 3 іюля пароходъ «Владиміръ» наскочилъ тоже на неозначенные на картѣ подводные камни, близъ острова Самбо Луда, послѣдствіемъ чего было серьезное поврежденіе ахтерштевня, потеря винта и 3000 пуд. груза. Затѣмъ 31 іюля пароходъ «Чижовъ» наскочилъ, хотя и на означенные на картѣ камни, но вѣха, ихъ ограждавшая, была снесена. Кромѣ того въ іюнѣ сего года большой англійскій пароходъ, нагруженный лѣсомъ, потерпѣлъ полное крушеніе у Кемскихъ стамковъ, вслѣдствіе того, что вѣхи, ограждающія отмель не были еще поставлены на мѣсто.

Большимъ облегченіемъ при плаваніяхъ вдоль Мурманскаго берега, въ особенности въ осеннее время, будутъ служить поставленные въ нынѣшнемъ году *пять береговыхъ маяковъ*. Относительно постановки этихъ маяковъ можно сказать, что мѣста для нихъ выбраны наиболѣе соотвѣтствующія требованіямъ плаванія у тѣхъ береговъ, и система постройки ихъ повидимому вполнѣ цѣлесообразна. Настоящее освѣщеніе Мурманскаго берега, вмѣстѣ съ назначенными къ установкѣ береговыми знаками, можно признать вполнѣ достаточными для безопасности плаванія на сравнительно долгій періодъ времени.

Единственно, что въ ближайшемъ будущемъ было бы еще желательно, это установка одного маяка при входѣ въ Кольскій заливъ и преимущественно на сѣверной оконечности острова Екатерининскаго. Со временемъ же, съ развитіемъ судоходства вдоль Мурманскаго берега, вѣроятно окажется необходимымъ увеличить нѣсколько горизонтъ освѣщенія нѣкоторыхъ маяковъ, въ особенности на мысѣ Нѣмецкомъ (у Вайда-Губы), а затѣмъ установка новыхъ огней и знаковъ

можетъ производиться постепенно, по мѣрѣ того какъ въ нихъ будетъ обнаруживаться небходимость.

Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ признать болѣе неотложнымъ возможно лучшее *огражденіе маяками и знаками многочисленныхъ отмелей по берегамъ Бѣлаго моря*, представляющихъ особенное затрудненіе для плаванія, вслѣдствіе частыхъ, продолжительныхъ и густыхъ тумановъ. Установка знаковъ въ Бѣломъ морѣ представляется тѣмъ необходимѣе, что при маломъ знакомствѣ шкиперовъ поморскихъ судовъ съ правилами кораблевожденія, поморы во время плаванія долго еще будутъ руководствоваться главнымъ образомъ заученными на память очертаніями берега и примѣтными мѣстами, и поэтому въ особенности нуждаются въ возможно большемъ числѣ предостерегательныхъ знаковъ. Равнымъ образомъ, представляется необходимымъ ускорить изданіе новыхъ картъ Бѣлаго моря, такъ какъ въ виду предстоящаго окончанія сооруженія Вологодско-Архангельской желѣзной дороги можно ожидать значительнаго развитія судоходства въ нашихъ сѣверныхъ моряхъ, какъ каботажнаго, такъ и дальняго плаванія.

Принимая во вниманіе ожидаемое увеличеніе судоходства Архангельскаго порта и неудобства, связанныя съ необходимостью догрузки судовъ за Двинскимъ баромъ, желательно теперь же *соединить городъ съ Модьюгскимъ и Сѣв. Двинскимъ маяками телеграфной или телефонной линій*, для сообщенія свѣдѣній о высотѣ воды на барѣ, движеніи льда, состояніи погоды и т. под.

На необходимость проведенія этой телеграфной линіи было указано еще въ 1872 году комиссіей для изысканія мѣръ къ экономическому развитію Сѣвернаго края, но тогда телеграфное вѣдомство (подобно тому, какъ и нынче при проектированіи телеграфной линіи на Мурманъ), признавало это невозможнымъ, какъ вслѣдствіе неимѣнія свободнаго источника на покрытіе потребныхъ на этотъ предметъ расходовъ, такъ равно и въ виду затрудненій по проведенію линіи по мѣстности, гдѣ еще не существуетъ проѣзжей дороги. Руководствуясь этими соображеніями, телеграфное вѣдомство отвѣтило тогда, что устройству телеграфа должно предшествовать проложеніе дороги и притомъ на мѣстныя средства. Въ настоящее время, конечно, не встрѣтится уже затрудненій къ проведенію этой небольшой телеграфной линіи, которой между прочимъ могла бы пользоваться и находящаяся при Модьюгскомъ маякѣ спаса-

тельная станція. Въ этихъ же видахъ было бы полезно снабдить существующую при Модьюгскомъ маякѣ сигнальную мачту сводомъ международныхъ сигналовъ, и тѣмъ доставить возможность судамъ, стоящимъ за Двинскимъ баромъ, переговариваться со своими агентами въ Архангельскѣ.

Что касается *спасательныхъ станцій* на нашихъ сѣверныхъ моряхъ, то кромѣ Модьюгской, Обществомъ спасанія на водахъ содержится на Бѣломъ морѣ еще только одна спасательная станція съ лодкой, именно на мысѣ Лѣтній Орловъ, и кромѣ того въ вѣдѣніи Общества находится содержимая на средства Соловецкаго монастыря, одна спасательная станція съ лодкой на островѣ Анзерскомъ. Относительно этой послѣдней слѣдуетъ замѣтить, что со времени огражденія сѣверной оконечности острова баканомъ съ колоколомъ, случаи аварій въ этой мѣстности совершенно прекратились. Затѣмъ, что касается побережья Ледовитаго океана, то Обществомъ спасанія на водахъ въ 1878 году была устроена спасательная станція съ лодкою на Новой Землѣ, въ М. Кармакулахъ, но въ 1894 году она была передана въ вѣдѣніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Собственно же на Мурманскомъ берегу Общество спасанія на водахъ имѣетъ только одну спасательную лодку въ заливѣ Териберскомъ, причемъ снабженіе этой лодки командой взялъ на себя фактористъ Мерзлютинъ. Впрочемъ это спасательное учрежденіе слѣдуетъ считать скорѣе рѣчнымъ, такъ какъ оно находится въ глубинѣ Терибер-скаго залива, при устьѣ рѣчки Териберки, и основано вслѣдствіе повторявшихся здѣсь случаевъ гибели людей на барѣ, представляющемъ опасность при большомъ волненіи и бывающихъ здѣсь сильныхъ приливныхъ теченіяхъ. Затѣмъ, собственно морскихъ спасательныхъ станцій на всемъ Мурманскомъ побережьи вовсе не имѣется, и по малому числу бывшихъ здѣсь крушеній судовъ, едва ли въ настоящее время представляется возможность указать, гдѣ такая станція могла бы принести наиболѣе существенную пользу.

Несмотря на плохія качества поморскихъ судовъ, неудовлетворительность ихъ снабженія и недостаточныя познанія поморовъ въ дѣлѣ кораблевожденія, при отсутствіи маяковъ и береговыхъ знаковъ, неточности морскихъ картъ и неблагопріятныхъ климатическихъ условіяхъ для плаванія, *случаи аварій и крушеній* поморскихъ судовъ бывали сравнительно очень рѣдко. Если руководствоваться имѣемыми у насъ офи-

піальными данными, то за послѣднія 15 лѣтъ, кромѣ 12 случаевъ гибели судовъ въ открытомъ морѣ, записано всего только 9 крушеній поморскихъ судовъ у Мурманскаго берега, а именно, въ 1820 году одно крушеніе у становища Шельпино, въ 1891 году одно крушеніе у мыса Св. Носъ и въ 1894 году семь крушеній въ различныхъ мѣстахъ Мурманскаго берега.

Столь малое число крушеній слѣдуетъ объяснить только необыкновенною смѣлостью нашихъ поморовъ и привычкой ихъ къ морю съ самаго раняго дѣтскаго возраста. Даже женщины поморья отличаются необыкновенною ловкостью и бравостью, а въ греблѣ не уступаютъ мущинамъ. Слѣдуетъ еще замѣтить, что въ большинствѣ случаевъ шкиперами на поморскихъ судахъ плаваютъ сами судохозяева, или ихъ сыновья.

По вопросу о спасаніи на водахъ слѣдуетъ также упомянуть, что не такъ давно указывалось на желательность учрежденія на нашемъ Мурманскомъ берегу особыхъ *спасательныхъ яхтъ или крейсеровъ*, подобныхъ тѣмъ, какіе существуютъ въ Норвегіи. Такихъ спасательныхъ яхтъ въ Сѣверной Норвегіи имѣется три, но онѣ находятся въ плаваніи исключительно въ зимніе мѣсяцы и выходятъ изъ гаваней только съ начинающимся штормомъ, для розыска и оказанія помощи рыболовнымъ судамъ, терпящимъ какого либо рода бѣдствія. Едва ли однако необходимость учрежденія такихъ спасательныхъ яхтъ можетъ быть оправдана существующимъ въ настоящее время судоходствомъ и рыболовствомъ вдоль Мурманскаго берега, въ виду того, что наши рыбопромышленники занимаются промыслами только въ сравнительно спокойное лѣтнее время.

Что касается судовъ *погибающихъ безъ вѣсти* въ нашихъ сѣверныхъ моряхъ, то и такіе случаи бываютъ сравнительно рѣдко, въ особенности, если принять во вниманіе плохія качества постройки нашихъ поморскихъ судовъ. Какъ извѣстно, судостроителями поморскихъ судовъ являются поморы самоучки, которые строятъ свои суда во всѣхъ прибрежныхъ селеніяхъ Бѣлаго моря, руководствуясь самодѣльными моделями, шаблонами и чертежами, выработанными вѣковымъ опытомъ и переходящими отъ отца къ сыну.

По вопросу *о судостроеніи* слѣдуетъ, однако, замѣтить, что несмотря на недостаточныя техническія познанія поморовъ, при рѣдкости и бѣдности населенія, полномъ отсутствіи

кредита,. и какого либо содѣйствія со стороны правительства, кромѣ отпуска опредѣленнаго количества лѣса, выдача котораго сопряжена притомъ съ тяжелыми формальностями, все же за послѣднее время замѣчается значительное улучшеніе типа поморскихъ судовъ, увеличеніе ихъ размѣра, а также способа постройки и крѣпленія. Существовавшія въ прежнее время неуклюжія ладьи и роншины замѣняются теперь яхтами и другими судами улучшеннаго типа, образцы и чертежи которыхъ поморы начинаютъ теперь брать у норвежцевъ.

Между прочимъ значительнаго улучшенія судостроенія на Бѣломъ морѣ можно ожидать еще и съ осуществленіемъ предположенія объ организаціи дѣла взаимнаго страхованія поморскихъ судовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и ихъ классификаціи. Вопросъ этотъ, какъ извѣстно, въ настоящее время подробно обсуждается въ комиссіи для помощи поморамъ русскаго сѣвера, но по всей вѣроятности и при осуществленіи этого мѣропріятія придется встрѣтиться съ значительными затрудненіями вслѣдствіе слабой культурности и вообще малой грамотности нашего помора.

Едва ли поэтому не слѣдуетъ признать, что самою существенною мѣрою для развитія нашего сѣвернаго края, какъ въ экономическомъ, такъ и вообще въ государственномъ отношеніи должна явиться, прежде всего, забота *о самомъ широкомъ распространеніи въ Сѣверномъ краѣ грамотности*, а также въ распространеніи между поморами техническихъ и ремесленныхъ свѣдѣній.

Между тѣмъ, судя по даннымъ, помѣщеннымъ въ приложеніи къ Всеподданнѣйшему отчету Архангельскаго губернатора за 1895 годъ можно видѣть, что въ отчетномъ году во всѣхъ учебныхъ заведеніяхъ, подвѣдомственныхъ дирекціи народныхъ училищъ, считая въ томъ числѣ и мореходные классы, обучалось всего 7.740 человѣкъ обоего пола, на содержаніе которыхъ Министерствомъ Народнаго Просвѣщенія было ассигновано всего 53.588 р. и частными учрежденіями 27.213 р.

Изъ отчета Архангельскаго губернатора можно также усмотрѣть, что съ 1876 г. и до настоящаго времени, число *сельскихъ школъ* остается почти одно и то же, за исключеніемъ нѣсколькихъ училищъ, содержимыхъ исключительно на пожертвованія частныхъ лицъ, между тѣмъ, по заявленію губернатора «необходимость, хотя бы начальнаго образованія сознается всѣмъ населеніемъ губерніи, о чемъ свидѣтельствуетъ,

какъ переполненность учащимися во всѣхъ подвѣдомственныхъ Министерству Народнаго Образованія училищъ и прискорбная необходимость отказывать въ пріемѣ за неимѣніемъ свободныхъ мѣстъ, такъ и съ каждымъ годомъ увеличивающееся число ходатайствъ крестьянскихъ обществъ объ открытіи новыхъ училищъ, причемъ крестьяне обыкновенно обѣщаютъ дать помѣщеніе для училища и учителя, ожидая покрытія всѣхъ прочихъ расходовъ по содержанію училищъ за счетъ казны. Но, къ сожалѣнію, число учебныхъ заведеній, состоящихъ въ вѣдѣніи Дирекціи народныхъ школъ не увеличивается».

Впрочемъ слѣдуетъ замѣтить, что кромѣ школъ подвѣдомственныхъ Дирекціи Народныхъ Училищъ, дѣлу народнаго образованія въ Архангельской губ. въ значительной мѣрѣ содѣйствуютъ *церковно-приходскія школы* и школы грамотности, состоящія въ вѣдѣніи духовнаго вѣдомства, въ которыхъ въ 1895 году состояло 6600 человѣкъ учащихся обоего пола и на содержаніе которыхъ расходуется 25.000 р. въ годъ.

Что касается среднихъ *общеобразовательныхъ учебныхъ заведеній*, то во всей губерніи именно въ Архангельскѣ, имѣется всего одна мужская гимназія, притомъ, конечно, классическая съ 200 учащимися и одна женская съ 312 ученицами. Кромѣ того, въ Архангельскѣ имѣется одно техническое училище (58 уч.) и одно ремесленное (20 уч.). Во всѣхъ же учебныхъ заведеніяхъ Архангельской губерніи въ 1895 году было 11.492 челов. учащихся мужского пола и 4.327 женскаго.

Затѣмъ, что касается собственно *мореходныхъ классовъ*, то кромѣ существующихъ въ Архангельскѣ и въ Кеми шкиперскихъ курсовъ, съ 60 учениками, въ Поморьѣ имѣется еще четыре мореходные класса, Онежскіе, Сумскіе, Кушрѣцкіе и Патрикѣевскіе, въ которыхъ во всѣхъ вмѣстѣ въ 1895 году обучалось 100 человѣкъ. Несмотря на крайне ограниченныя денежныя средства, шкиперскіе курсы, какъ въ Архангельскѣ, такъ и въ Кеми, пользуются тѣмъ не менѣе отличною и вполнѣ заслуженною репутаціей, благодаря только любви къ своему дѣлу завѣдующихъ этими курсами, двухъ братьевъ Козловыхъ, которые уже десятки лѣтъ ведутъ дѣло преподаванія на этихъ курсахъ и подготовили лучшихъ шкиперовъ для нашего поморскаго флота. Что же касается мореходныхъ классовъ, то средства ихъ уже совершенно ничтожны, при чемъ большимъ затрудненіемъ въ дѣлѣ преподаванія является то обстоятельство, что учениками поступаютъ молодые люди

различныхъ возрастовъ, плохо подготовленные къ прохожденію программы; но тѣмъ не менѣе и эти мореходные классы дали поморскому торговому флоту многихъ хорошихъ шкиперовъ и штурмановъ.

Несмотря на существованіе въ Архангельской губерніи достаточнаго числа мореходныхъ училищъ, въ настоящее время все еще можно встрѣтить между шкиперами поморскихъ судовъ такихъ, которые не только нигдѣ не обучались мореходнымъ наукамъ, но даже не умѣютъ ни читать, ни писать, а между тѣмъ плаваютъ вдоль Мурманскаго берега до Норвегіи. Объяснить это можно, конечно, только тѣмъ, что всѣ поморы пріучаются къ морской службѣ практически, въ самихъ плаваніяхъ, съ ранняго дѣтскаго возраста, и поэтому незнакомство съ картами и счисленіемъ замѣняется у нихъ знаніемъ мѣстности, пріобрѣтеннымъ многолѣтнимъ опытомъ.

По этому поводу слѣдуетъ еще замѣтить, что даже шкипера, окончившіе мореходные классы, въ плаваніяхъ своихъ вдоль Мурманскаго берега руководствуются не столько картами и счисленіемъ, сколько опытомъ и знаніемъ береговъ. Почти ни на одномъ изъ поморскихъ судовъ, нѣтъ и тѣхъ немногихъ частныхъ картъ Мурманскаго и Терскаго береговъ, какія у насъ изданы. Обыкновенно же поморы руководствуются генеральными картами, притомъ англійскими и объясняютъ это тѣмъ, что они болѣе привыкли къ англійскимъ картамъ, которыя имъ легче пріобрѣтать въ Вардэ, нежели наши карты отъ офиціальныхъ агентовъ въ Архангельскѣ или въ Кеми. Даже на пароходахъ Мурманскаго Товарищества, совершающихъ рейсы по Мурманской линіи, до сихъ поръ не имѣлось частныхъ картъ нашего изданія, поэтому, едва ли можно согласиться съ установившимся мнѣніемъ, что «одною изъ главнѣйшихъ причинъ, задерживающихъ развитіе мореплаванія въ сѣверныхъ моряхъ, служитъ чрезвычайная опасность плаванія въ нихъ судовъ, вслѣдствіе неточности произведенныхъ до сихъ поръ изслѣдованій этихъ морей въ гидрографическомъ отношеніи».

Относительно плаванія поморовъ слѣдуетъ еще упомянуть, что изъ числа всѣхъ поморскихъ судовъ, приходящихъ ежегодно въ Петербургъ съ грузомъ рыбы, едва ли найдется два судна, снабженныя хронометрами. Обыкновенно же, на этихъ переходахъ поморы руководствуются только счисленіемъ и опредѣленіемъ широты мѣста по полуденной высотѣ солнца, если, конечно, позволяетъ погода.

Число всѣхъ морскихъ поморскихъ судовъ, плавающихъ въ настоящее время въ Бѣломъ морѣ и Ледовитомъ океанѣ, судя по имѣющимся довольно разнорѣчивымъ статистическимъ даннымъ доходитъ до 400; общей грузовой вмѣстимостью въ 20.000 т. и стоимостью около милліона рублей. Кромѣ того въ Бѣломъ морѣ и на Мурманскомъ берегу работаетъ болѣе 1000 рыболовныхъ шнякъ и ёль.

За послѣднее время число поморскихъ судовъ, отправляющихся ежегодно съ Мурмана въ Балтійскіе порта съ грузомъ соленой рыбы стало замѣтно увеличиваться.

Такъ въ 1892 г. было	доставлено	въ Балт. порты	около	230000
» 1893	»	на 23 судахъ	»	294000
» 1894	»	» 25 »	»	320000
» 1895	»	» 29 »	»	370000

До сего времени главнымъ *рынкомъ употребленія Мурманской рыбы* былъ исключительно только Петербургскій портъ, но есть полное основаніе разсчитывать, что привозъ рыбы съ Мурмана будетъ постоянно увеличиваться и откроются новые рынки употребленія соленой рыбы въ нашихъ остзейскихъ портахъ.

Что касается *размѣра всего Мурманскаго улова*, то за послѣднее время точно также замѣчается увеличеніе добычи разныхъ породъ рыбы у нашего Мурманскаго берега, а именно:

въ 1891 г. было добыто	рыбы и жира	544535 п.	на сумму	303500
» 1893	рыбы	584830 п.	» 55220	»	295753
» 1894	»	713900	» 66000	»	351000
» 1895	»	40000	» 40000	»	

Несмотря на нѣкоторое увеличеніе размѣра Мурманскихъ рыбныхъ промысловъ, все же въ общемъ слѣдуетъ признать его совершенно ничтожнымъ, и онъ не въ состояніи удовлетворить спросъ на рыбу въ нашихъ сѣверныхъ губерніяхъ, вслѣдствіе чего привозъ рыбы изъ Норвегіи въ порты Бѣлаго моря ежегодно увеличивается и доходитъ теперь до 800000 пудовъ въ годъ, насколько объ этомъ можно судить по имѣющимся цифровымъ даннымъ. А именно въ 1835 году изъ Норвегіи было доставлено въ порты Бѣлаго моря 145411 пуд.; въ 1850 г. — 198635; въ 1865 г. — 430430; въ 1880 — 700000; въ 1890 г.—805036; въ 1895 г. около 800000 пудовъ.

Незначительный ежегодный уловъ рыбы на Мурманскомъ берегу нельзя, конечно, объяснить недостаткомъ рыбы, по крайней мѣрѣ до такой степени, чтобы ее не хватило на три—четыре тысячи промышленниковъ, приходящихъ ежегодно на Мурманъ для рыбныхъ промысловъ. Объяснить это можно только тѣмъ неустройствомъ всего нашего Мурманскаго берега, въ какомъ онъ до сихъ поръ находился, и благодаря которому удача лова зависѣла болѣе всего отъ случая. Кромѣ того незначительный уловъ рыбы на Мурманскомъ берегу объясняется и недостаткомъ рыбопромышленниковъ, а между тѣмъ до устройства сколько нибудь удобныхъ путей сообщенія въ нашемъ сѣверномъ краѣ, нельзя разсчитывать привлечь на Мурманъ бо́льшее число промышленниковъ, такъ какъ уже и въ настоящее время, судя по имѣющимся свѣдѣніямъ, во всѣхъ прибрежныхъ селеніяхъ Поморья, въ лѣтніе мѣсяцы остаются дома только женщины и малолѣтки.

Что касается *промысла морского звѣря*, то хотя за послѣднее время онъ нѣсколько увеличивается, но тѣмъ не менѣе этотъ промыселъ до сихъ поръ былъ настолько незначителенъ, что вѣрнѣе слѣдуетъ признать его вовсе не существующимъ, равно какъ и промыслы акулъ, сельдей и китовъ, которые между тѣмъ существуютъ и ежегодно развиваются рядомъ въ Норвегіи.

За послѣднее время при *сравненіи норвежскаго Финмаркена съ нашимъ Мурманомъ* стали особенно часто указывать на тѣ громадные результаты, какіе достигнуты въ Норвегіи относительно развитія рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и благосостоянія промышленниковъ, такіе результаты приписываются, главнымъ образомъ, постоянной заботливости Норвежскаго правительства, которое не останавливалось передъ значительными для него денежными затратами для осуществленія различныхъ мѣропріятій, могущихъ способствовать улучшенію быта рыбопромышленниковъ.

Нельзя однако не признать, что кромѣ заботливости своего правительства, Сѣверная Норвегія, по сравненію съ нашимъ Мурманомъ, находится въ гораздо болѣе благопріятныхъ условіяхъ для развитія своихъ рыбныхъ промысловъ, какъ вслѣдствіе лучшихъ климатическихъ условій, такъ и по болѣе выгодному очертанію береговъ и рельефа дна, а поэтому и по большему количеству рыбы, проходящей вдоль норвежскаго берега. Что же касается другихъ условій, которыя способство-

вали значительному, сравнительно съ нашимъ Мурманомъ, развитію Норвегіи въ экономическомъ и культурномъ отношеніи, то, не вдаваясь въ подробное ихъ перечисленіе, достаточно сказать, что всѣ онѣ могутъ быть объяснены главнымъ образомъ тѣмъ, что *Норвегія со своимъ Финмаркеномъ расположена къ западу отъ Мурмана.*

Что нашъ Мурманъ тѣмъ не менѣе не останется въ томъ положеніи, въ какомъ онъ теперь находится, это покажетъ ближайшее будущее, когда обнаружится результатъ тѣхъ мѣропріятій, какія въ послѣднее время уже осуществлены правительствомъ, а также и тѣхъ, которыя теперь намѣчены какъ неотложно-необходимыя.

Уже съ будущаго года должно замѣтно обнаружится вліяніе установленія болѣе частыхъ пароходныхъ рейсовъ, а также и проведенія телеграфа вдоль Мурманскаго берега, если только система передачи свѣдѣній о движеніи рыбы будетъ организована надлежащимъ образомъ, для общаго пользованія всѣхъ рыбопромышленниковъ.

Въ этихъ видахъ слѣдовало бы *поспѣшить съ рѣшеніемъ вопроса о лучшемъ административномъ управленіи нашимъ Мурманскимъ берегомъ*, такъ какъ, очевидно, нельзя разсчитывать, чтобы тѣ полицейскіе надзиратели и становые, которые до сего времени посылались на лѣтніе мѣсяцы изъ Колы на Мурманъ, могли оказать какое либо содѣйствіе развитію нашихъ рыбныхъ промысловъ и улучшенію быта рыбопромышленниковъ.

Но разъ, что въ ближайшемъ будущемъ рѣшено уже произвести столь значительный расходъ, какой необходимъ на проведеніе желѣзной дороги къ Мурманскому берегу, то вѣроятно одновременно будутъ изысканы средства и на устройство лучшаго административнаго управленія этимъ берегомъ, а также и на осуществленіе многихъ другихъ мѣропріятій, изъ коихъ каждое въ отдѣльности, хотя и не представляетъ чего либо существеннаго, но которые въ общей системѣ мѣропріятій могутъ привести и нашъ Мурманъ къ тому положенію, въ какомъ давно уже находится сосѣдній съ нами Финмаркенъ.

Въ числѣ такихъ мѣръ, которыя постепенно предпринимались норвежскимъ правительствомъ, въ видахъ развитія рыбныхъ промысловъ, указываютъ между прочимъ на устройство между главными рыбопромышленными становищами, помимо учащенныхъ пароходныхъ сообщеній, еще и хорошихъ гру-

товыхъ дорогъ, а также и на устройство во многихъ гаваняхъ волноломовъ, набережныхъ, маячныхъ огней, бакановъ, мертвыхъ якорей, рымовъ и под. Все это при безплатныхъ повсемѣстно школахъ грамотности, хорошо организованномъ полицейскомъ управленіи и при трезвости и бережливости норвежскаго населенія всего болѣе способствовало къ постепенному образованію въ Сѣверной Норвегіи тѣхъ портовыхъ городовъ, на которые мы смотримъ теперь съ такою завистливою досадою.

Очень возможно, что именно такія, сравнительно не дорого стоющія мѣропріятія по устройству всѣхъ вообще рыбопромышленныхъ становищъ окажутъ наибольшую пользу дѣлу развитія и нашихъ Мурманскихъ рыбныхъ промысловъ и привлекутъ на Мурманскій берегъ большее число промышленниковъ и колонистовъ.

Во всякомъ случаѣ не при теперешнемъ состояніи колонизаціи можно разсчитывать на образованіе на Мурманскомъ берегу портовыхъ городовъ, когда всѣхъ поселенцевъ въ становищахъ приходится считать только десятками и когда напримѣръ, для доказательства существованія значительнаго уже населенія въ Екатерининской гавани, Министру Финансовъ приходилось, въ представленіи по этому поводу въ Государственный Совѣтъ, приводить доставленныя Архангельскимъ Губернаторомъ оффиціальныя данныя о томъ, что къ 1 января 1893 г. «въ Екатерининской гавани и ближайшихъ ея окрестностяхъ состояло 45 переселенцевъ, изъ числа коихъ 16 жили при самой гавани».

Вопросъ *о колонизаціи Мурманскаго берега,* какъ извѣстно, встрѣчалъ до сихъ поръ наибольшія затрудненія, и всѣ тѣ льготы, какія были установлены съ этою цѣлью правительствомъ за послѣдніе 25 лѣтъ, не привлекли на Мурманъ благонадежныхъ колонистовъ изъ коренного русскаго населенія. Единственное значительное русское поселеніе на Мурманѣ, образовалось въ послѣднія десять лѣтъ только въ Печенгскомъ заливѣ и то не въ силу какихъ либо правительственныхъ заботъ, или льготъ, но исключительно вслѣдствіе болѣе благопріятныхъ мѣстныхъ и климатическихъ условій, а главнымъ образомъ благодаря тому, что теперь Соловецкими монахами приступлено къ постройкѣ тамъ новаго Трифоно-Печенгскаго монастыря.

Можно съ увѣренностью сказать, что *возобновленіе Трифоно-Печенгской обители* въ такой прекрасной мѣстности,

какъ долина рѣки Печенги, будетъ постоянно привлекать сюда, какъ богомольцевъ, такъ и постоянныхъ поселенцевъ, поэтому нельзя еще разъ не выразить крайняго сожалѣнія о томъ, что монастырь встрѣчаетъ серьезныя затрудненія со стороны Министерства Государственныхъ Имуществъ въ полученіи права на вырубку изъ лѣсовъ Архангельской губерніи необходимаго для монастырскихъ построекъ количества бревенъ. Насколько извѣстно, такое затрудненіе обусловливается необходимостью выяснить предварительно, путемъ оффиціальной переписки, на какой именно предметъ нуженъ лѣсъ и не потребуется ли его слишкомъ много. Между тѣмъ извѣстно, что всей монашествующей братіи, вмѣстѣ съ послушниками только 140 человѣкъ, и что соборъ строится каменный. Такая заботливость о сохраненіи лѣсовъ Архангельской губерніи представляется тѣмъ непонятнѣе, что ежегодно изъ нашихъ Бѣломорскихъ портовъ вывозится за границу болѣе нежели на 6.000.000 руб. дешеваго еловаго и сосноваго лѣса.

Вообще, какъ можно убѣдиться изъ Всеподданнѣйшаго отчета Архангельскаго губернатора за 1895 г., даже незначительныя лѣсныя издѣлія, необходимыя для крестьянъ въ домашнемъ быту, можно пріобрѣсти только съ оплатою ихъ пошлиною и съ разрѣшенія Лѣснаго вѣдомства, которое каждый разъ должно опредѣлять количество отпуска и повѣрять дѣйствительныя заготовки.

Такъ какъ вся лѣсная площадь Архангельской губерніи въ количествѣ 32 милліоновъ десятинъ принадлежитъ казнѣ, то лѣсные матеріалы, потребные для нуждъ мѣстнаго населенія покупаются у казны, по особой утверждаемой на каждый годъ таксѣ. Такса эта, по заявленію Архангельскаго губернатора, сравнительно не высока, и сама по себѣ была бы для населенія не обременительна, но «множество неудобствъ представляетъ процедура отпуска этихъ матеріаловъ, какъ то: полученіе лѣсорубочныхъ билетовъ, отводъ мѣста для рубки, освидѣтельствованіе заготовленнаго лѣса и проч. Малѣйшее несоблюденіе формальностей вызываетъ постоянныя недоразумѣнія между рубщиками и лѣсной стражей, влекущія за собой уголовныя преслѣдованія и штрафы. При такихъ условіяхъ весьма естественно, что населеніе во многихъ случаяхъ старается уклониться отъ законной заготовки лѣса не столько съ цѣлью избѣжать платежа пошлинъ, сколько во избѣжаніе проволочекъ и непроизводительной траты времени. Между

тѣмъ для жителей Сѣвера лѣсъ составляетъ предметъ первой необходимости и потому весьма важно, чтобы онъ обходился населенію возможно дешевле и могъ пріобрѣтаться безъ особенныхъ препятствій; тѣмъ болѣе, что глубокіе снѣга, холодъ и краткость рабочаго дня сами по себѣ уже затрудняютъ рубку и вывозъ лѣса».

Въ виду вышеизложеннаго Архангельскій губернаторъ признаетъ желательнымъ, чтобы существующій *порядокъ пользованія лѣсомъ* для домашнихъ надобностей мѣстнаго населенія былъ измѣненъ, тѣмъ болѣе, что до сихъ поръ казна за отпускаемые для мѣстныхъ нуждъ лѣсные матеріалы получала дохода немного болѣе 15.000 руб. — сумма незначительная сравнительно съ общимъ лѣснымъ доходомъ, составляющимъ ежегодно болѣе 1.500.000 руб.

Точно также безъ всякаго правительственнаго содѣйствія, а только въ силу благопріятныхъ естественныхъ условій, по сосѣдству съ колоніями Печенгскаго залива образовались довольно значительныя колоніи на Рыбачьемъ полуостровѣ и въ губѣ Урской. Но какъ уже объ этомъ было упомянуто, колоніи эти состоятъ исключительно изъ финляндцевъ и выходцевъ изъ Норвегіи, благодаря трудолюбію, бережливости, трезвости и грамотности которыхъ, эти колоніи уже теперь достигли значительнаго благосостоянія.

Что же касается собственно *русскихъ поселенцевъ*, то кромѣ колоніи Печенгскаго залива, сколько нибудь значительныя русскія колоніи образовались, только при устьѣ рѣки Териберки, а затѣмъ, если въ различныхъ пунктахъ Мурманскаго побережья и поселилось небольшое число русскихъ колонистовъ, то по общимъ отзывамъ почти всѣ они пропойцы и лѣнтяи, совершенно не способные ни къ какому труду и попавшіе на Мурманъ, только ради выдаваемаго имъ правительственнаго пособія. Очевидно, что привлеченіе такихъ поселенцевъ на Мурманскій берегъ не заслуживало ни какихъ заботъ и расходовъ правительства и не отъ нихъ можно было ожидать развитія рыбныхъ промысловъ на Мурманскомъ побережьи. Между тѣмъ желательность колонизовать напъ Мурманскій берегъ обусловливалась до сихъ поръ именно тѣмъ, чтобы привлечь туда наибольшее число постоянныхъ промышленниковъ, которые могли бы заниматься промысломъ рыбы и звѣря въ зимніе и въ особенности, въ обильные уловомъ весенніе мѣсяцы.

По вопросу о колонизаціи Мурманскаго берега слѣдуетъ замѣтить, что съ принятіемъ болѣе благоразумныхъ мѣръ къ поощренію колонизаціи и съ улучшеніемъ условій для жизни на Мурманѣ, число русскихъ колонистовъ можетъ конечно постоянно увеличиваться, но едва ли есть основаніе разсчитывать привлечь на Мурманъ значительное число осѣдлыхъ колонистовъ изъ рыбопромышленниковъ поморовъ, такъ какъ большинство изъ нихъ всегда будетъ предпочитать возвращаться осенью въ свои селенія на берегахъ Бѣлаго моря, гдѣ условія жизни болѣе благопріятны, нежели на Мурманѣ, и гдѣ они въ зимнее время точно также могутъ заниматься рыбною ловлею и находить другіе заработки, притомъ болѣе легкіе, нежели зимній промыселъ на негостепріимномъ, пустынномъ и неустроенномъ Мурманскомъ побережьи. Между прочимъ и въ Норвегіи рыбопромышленники обыкновенно не живутъ круглый годъ въ становищахъ, а только пріѣзжаютъ на время промысловъ, пользуясь устроенными для этого правительствомъ удобными путями сообщеній и всѣми другими удобствами, которыя по общему мнѣнію, всего болѣе способствовали развитію рыбныхъ промысловъ на норвежскомъ Финмаркенѣ.

Между тѣмъ, по словамъ Бухарова, «установивъ новую пограничную черту и поставивъ тамъ знаки, мы совершенно успокоились, какъ бы забывъ о существованіи этой соприкасающейся съ Норвегіей окраины, не стараясь водворить тамъ ни правильную администрацію, ни просвѣщеніе, которыя утвердились рядомъ въ Финмаркенѣ. Мы не переставали лишь кричать, что уступили Норвегіи лучшія части Варангерскаго залива, а въ тоже время не пользовались тѣмъ, что оставили за нами». Въ другомъ мѣстѣ Бухаровъ говоритъ: «если бы мы болѣе вникали въ исторію развитія Финмаркена и, вмѣсто непроизводительныхъ затратъ на приведеніе въ исполненіе скороспѣлыхъ проектовъ, мы всесторонне изслѣдовали научно наши Сѣверныя побережья, то нашли бы въ этихъ двухъ источникахъ указаніе причинъ, тормозящихъ процвѣтаніе Мурмана и разумныя согласныя съ природой вещей мѣры къ ихъ устраненію».

При полномъ почти незнакомствѣ нашемъ съ Мурманскимъ берегомъ конечно нѣтъ возможности дѣлать указанія, что именно слѣдуетъ прежде всего предпринять, какъ для развитія рыбныхъ промысловъ, такъ и для привлеченія на Мурманъ благонадежныхъ колонистовъ изъ коренного русскаго

населенія. Эти требованія могутъ выясниться постепенно чрезъ посредство мѣстной, спеціально подготовленной и хорошо освѣдомленной администраціи. Но что не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, такъ это неотложная необходимость прежде всего, прежде всякихъ мѣропріятій на Мурманскомъ берегу — оказать самое широкое правительственное содѣйствіе къ *учрежденію въ Архангельской губерніи достаточнаго числа народныхъ школъ, хотя бы только грамотности.*

Въ настоящее время, когда на нашъ Сѣверный край обращено особенное вниманіе правительства и ежегодно ассигнуются чрезвычайные кредиты на удовлетвореніе различныхъ нуждъ края, причемъ напримѣръ, въ связи съ устройствомъ порта на Мурманскомъ берегу, на одинъ только пароходъ, который будетъ подбуксировывать суда къ Екатерининской гавани, предположенъ расходъ въ 40.000 руб., не считая ежегоднаго расхода на его содержаніе, то можно надѣяться, что одновременно и нничтожная сумма, отпускавшаяся до сихъ поръ на дѣло народнаго просвѣщенія Архангельской губерніи, будетъ значительно увеличена.

Только съ распространеніемъ грамотности во всемъ Сѣверномъ краѣ можно будетъ разсчитывать на цѣлесообразность всѣхъ другихъ правительственныхъ мѣропріятій, которыя должны содѣйствовать развитію нашихъ Мурманскихъ промысловъ и увеличенію благосостоянія рыбопромышленниковъ, по крайней мѣрѣ на столько, чтобы избавиться наконецъ отъ обидныхъ для нашего отечества постоянныхъ жалобъ на экономическую зависимость нашего Сѣвернаго края отъ маленькаго Финмаркена.

Въ заключеніе необходимо еще прибавить, что на ряду съ другими заботами о нашихъ поморахъ, слѣдуетъ между прочимъ обратить вниманіе и на то, чтобы *обезпечить сколько нибудь удобную и безопасную стоянку для ежегодно приходящихъ къ Петербургскому порту поморскихъ судовъ,* для чего достаточно нѣсколько расчистить и углубить каналъ, хотя бы только съ одной стороны *Сальнаго Буяна.*

Какъ извѣстно, всѣ приходящія въ Петербургъ поморскія суда, швартовятся въ нѣсколько рядовъ у побережнаго Сальнаго Буяна, почти въ самомъ устьѣ Невы, вслѣдствіе чего, при каждомъ свѣжемъ морскомъ вѣтрѣ, ихъ сильно колотитъ другъ о друга, какъ напримѣръ это было нынче осенью, во время послѣдняго шторма. Изъ всѣхъ зимующихъ въ настоя-

щее время въ Петербургѣ поморскихъ судовъ, во время этого шторма не пострадало только одно судно, которое по совершенно добродушному заявленію шкипера — къ счастью не успѣло еще придти въ Петербургъ до начала шторма и выдержало его въ открытомъ морѣ.

А. Сиденсперъ.

20 декабря 1896 года.

КАРТА
СѢВЕРНАГО БЕРЕГА РУССКОЙ ЛАПЛАНДІИ
Составлена съ описей
Капитановъ Литке и Рейнеке
1822–1832 годовъ
Пополнена съ Норвежской карты Капитана Виби 1848
ИЗДАНА ГИДРОГРАФИЧЕСКИМЪ ДЕПАРТАМЕНТОМЪ
МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА.
1855.
Отъ Гринвича
Городъ Кола
Семь острововъ
Святой Носъ